

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE — FACULTE DE DROIT D'AIX

**LA RESPONSABILITE ENVERS LES TIERS
DANS L'AVIATION PRIVEE
ET SON ASSURANCE**

THÈSE

pour le DOCTORAT EN DROIT

présentée et soutenue

devant la FACULTE DE DROIT D'AIX

PAR

Louis GALLAY



PAQUET, Imprimeur

10, RUE JARENTE — LYON

1942

**La responsabilité envers les tiers
dans l'aviation privée
et son assurance**

UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE — FACULTE DE DROIT D'AIX

**LA RESPONSABILITE ENVERS LES TIERS
DANS L'AVIATION PRIVEE
ET SON ASSURANCE**

THÈSE

pour le DOCTORAT EN DROIT

présentée et soutenue

devant la FACULTE DE DROIT D'AIX

PAR

Louis GALLAY



PAQUET, Imprimeur

10, RUE JARENTE — LYON

1942



UNIVERSITE D'AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT D'AIX

PERSONNEL

- MM. RAYNAUD, *, * I., Doyen, Professeur d'Economie Politique.
DUMAS, * I., Assesseur, Professeur d'Histoire Générale du Droit Français.
BRY, *, * I., * I., Professeur de Droit Romain.
LEBRET, * I., * I., Professeur de Droit Criminel.
AUDINET, *, * I., * I., Professeur de Droit Civil.
JAUFFRET, * I., Professeur de Droit Commercial.
DURAND, Professeur de Droit Administratif.
TROTABAS, * I., * I., Professeur de Droit Constitutionnel.
P. DE GEOUFFRE DE LA PRADELLE, * I., Professeur de Droit International Public.
KAYSER, Professeur de Droit Civil.
MACQUERON, Professeur sans chaire.
STEFANI, * A., Professeur de la Faculté de Droit de Strasbourg, Chargé de Cours à la Faculté de Droit d'Aix.
CABRIU LAC, Professeur de Droit Civil, chargé du cours de Procédure Civile et Voies d'Exécution.
MARCY, Agrégé.
REUTER, Agrégé de la Faculté de Droit de Poitiers, Chargé de Cours à la Faculté de Droit d'Aix.
CHARLIER, Agrégé.
BERTRAND, Chargé de Cours.

PROFESSEURS HONORAIRES

- MM. AULAGNON, *, * I., Professeur à la Faculté de Droit de Lyon.
CREMIEU, *, * I., Professeur à la Faculté de Droit d'Aix.
LABORDE-LACOSTE, *, * I., Professeur à la Faculté de Droit de Bordeaux.
PERROUD, *, * I., Professeur à la Faculté de Droit de Lyon.
RIPERT, *, * I., Doyen de la Faculté de Droit de Paris.

SECRETAIRE : M. DELAPORTE, * I.

L'Université et la Faculté n'entendent donner ni approbation, ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

A E. B.

*en très sympathique hommage
et en souvenir du F-ANDY.*

Introduction

Quand, le 15 novembre 1782, Joseph Montgolfier fit voler le premier aérostat à air chaud, l'homme sut qu'il allait bientôt pouvoir réaliser l'un des rêves qui l'avaient toujours hanté.

De fait, quelques mois plus tard, Pilâtre de Rozier se confiait à un aérostat qui l'emportait dans les airs. Les nouvelles machines étaient dans l'air, comme un bouchon sur l'eau, soumises au gré du moindre courant, du moindre souffle de vent. Pendant tout le cours du xix^e siècle, on va s'ingénier à rendre les ballons dirigeables, en les équipant de moteurs. Mais dès 1809 (1), des précurseurs concevaient une formule nouvelle qui serait dans l'air, non pas en équilibre statique, mais bien en équilibre dynamique, comme l'oiseau. Quand on eut construit des moteurs suffisamment puissants au regard de leur poids, l'envol du premier aéroplane ne se fit plus attendre, et l'histoire, qui jugera sans doute sévèrement le xx^e siècle, lui devra néanmoins compte d'avoir permis à l'homme de voler.

Bien que l'on ignorât ce que pouvait être le vol, le « vieux rêve » était si tenace qu'il semblait que l'humanité eût une obscure conscience de la plénitude des joies qu'il con-

(1) C'est à l'Anglais, sir Georges Cayley, que revient l'honneur d'avoir conçu l'aéroplane, tel qu'il devait être réalisé cent ans plus tard.

tenait. Sans doute, l'aviateur est d'abord le témoin d'une féerie insoupçonnée de couleurs. Mais il ressent surtout un sentiment intense de libération, un épanouissement de tout son être, une exaltation physique et morale et une impression d'irréel. A tout cela, s'ajoute un élément de domination et d'orgueil, orgueil du conquérant, car l'avion ne se soutient en vol que par sa vitesse, donc par sa force ; c'est un outil de lutte contre un milieu, sinon hostile, du moins rebelle, et c'est cette lutte victorieuse contre la matière qui vient donner plus de prix à tout ce qu'éprouve le navigateur aérien.

Toutes ces impressions ont dû être décuplées pour ceux qui, les premiers, se sont lancés, avec audace, à la conquête de l'air.

Son vol hésitant et bref, à peine mieux assuré, l'avion devient en 1914, une machine de guerre, et pendant quatre années il va se perfectionner pour devenir une arme toujours plus puissante, où le rendement seul compte, fût-ce au détriment de la sécurité.

En 1919, dans la paix rétablie, on entreprend la réalisation des premières lignes commerciales aériennes et, dès lors, l'ordre des facteurs est inversé : la sécurité passe au premier plan, car elle est une des conditions essentielles du développement des transports aériens. Le législateur ne pouvait pas se désintéresser de cette nouvelle activité et c'est pour la réglementer qu'il a édicté la loi du 31 mai 1924. Cette loi est restée immuable, mais la navigation aérienne, elle, a bénéficié d'une sécurité, chaque jour accrue, à tel point, qu'entre 1926 et 1930, les premiers avions de tourisme, pour lesquels la sécurité prime tout, ont fait leur apparition.

L'aviation privée n'était pas prévue par la loi, mais on allait néanmoins lui appliquer le régime juridique existant de la navigation aérienne.

Que faut-il entendre exactement par aviation privée ? On peut la définir : celle que pratiquent les particuliers pour leur propre compte. Elle comprendra donc, tout d'abord, le touriste, qui y trouvera, indépendamment du

plaisir incomparable du vol, la possibilité de se rendre, en un moindre temps, au but, parfois très lointain, qu'il s'est assigné. Est aussi un aviateur privé, le particulier qui, ayant des déplacements fréquents à accomplir pour ses affaires, utilise son avion personnel à cette fin. Enfin, l'aviation privée comprend tous ceux qui volent par plaisir, parce qu'ils ont la passion du vol. A cette catégorie se rattache l'aviation sportive, qui comprend d'un part les évolutions acrobatiques et d'autre part tout le vol sans moteur.

En un mot, l'aviation privée est donc l'aviation des particuliers (2). De là découle une conséquence importante : celle de la grande sécurité que doivent présenter les appareils. Ces avions, en effet, doivent pouvoir, sans danger, être mis entre les mains d'un « pilote moyen », qui ne ressemble pas plus à un pilote de ligne, qu'un automobiliste ordinaire n'est comparable à un coureur automobile. Et une considération de fait vient encore diminuer le risque, cependant minime, qui peut exister : c'est que le particulier n'est pas astreint, en général, à un horaire pré-établi, comme un pilote de ligne, ou à l'exécution inconditionnelle d'une mission, comme l'aviateur militaire. Si les conditions atmosphériques sont mauvaises, le vol sera remis. En bref, l'aviateur privé n'est pas obligé de voler par tous les temps.

C'est la constatation que nous avons été amenés à faire du peu d'importance des risques de dommages envers les tiers, dans l'aviation privée, qui nous a incités à critiquer le régime de responsabilité qui lui est appliqué en France.

Ce régime est si sévère, qu'il est de la plus élémentaire prudence, pour tout aviateur, de se prémunir contre les conséquences possibles d'un accident, dans la réalisation

(2) Le fait que aviation de tourisme est un synonyme d'aviation privée et non d'aviation de sport est précisé dans le deuxième rapport au sujet de l'aviation de tourisme présenté à la deuxième commission du CITEJA, 8^e session, Londres, octobre 1933, par M. Henry de Vos, rapporteur. Cf. R. G. D. A., 1934, p. 175.

duquel il ne sera peut-être pour rien, mais dont la loi lui imposera réparation. Pour un particulier, un seul mode de garantie existe : l'assurance. Mais si le législateur français a réglé soigneusement la question des assurances terrestres (incendie, responsabilité, vie, etc.), il ne s'est pas occupé de l'assurance aérienne. Quelques compagnies seulement la pratiquaient en France. Nous verrons, entre les différentes polices, de profondes divergences qui feront sentir la nécessité d'une intervention législative, afin que lorsque l'aviation privée pourra naître, dans la France restaurée, elle soit à l'abri des abus qui ont motivé la loi du 13 juillet 1930 sur les assurances terrestres.

Dans la première partie de cette étude, nous nous attacherons à la question de la responsabilité envers les tiers dans l'aviation privée. La deuxième partie sera consacrée à l'examen détaillé de quelques polices d'assurance de cette responsabilité. Enfin, dans un bref appendice, nous donnerons des chiffres de dommages, établis d'après les résultats d'exploitations d'associations aéronautiques.

PREMIERE PARTIE

**LA LEGISLATION
SUR LA RESPONSABILITE
ENVERS LES TIERS
DANS LA NAVIGATION AERIENNE**

Le texte qui constitue, en Droit français, la charte de la navigation aérienne est la loi du 31 mai 1924. Cette loi qui compte 82 articles est divisée en cinq titres :

Titre I^{er}. — Des aéronefs. Articles 1-18.

Titre II. — De la circulation aérienne. Articles 19-38.

Titre III. — Des transports par air. Articles 39-50.

Titre IV. — Dommages et responsabilités. Articles 51-60.

Titre V. — Dispositions pénales. Articles 61-82.

Ainsi que l'énumération ci-dessus l'indique, le caractère pénal de cette loi est nettement marqué. Ce fait s'explique, si l'on veut bien se rappeler qu'antérieurement à 1924 toutes les dispositions réglementaires concernant la navigation aérienne étaient uniquement une réglementation de police. Il s'agissait de se protéger contre l'« aéroplane » qui n'est qu'un sport dangereux, à peine toléré. Parmi ces textes nous noterons, en particulier, le décret du 21 novembre 1911 qui contient, entre autres, des dispositions sur l'atterrissage. Mais il ne s'agissait que de décrets qui, en vertu de l'adage *Nulla pœna sine lege*, ne pouvaient édicter de dispositions pénales nouvelles (1), et un projet de loi, déposé le 7 mai 1913 et qui n'a d'ailleurs jamais abouti, visait surtout à renforcer le régime de police existant, en assortissant les décrets d'une peine. La loi du 31 mai 1924 se ressent de ces antécédents. Nous n'entre-

(1) Il est à noter que les premiers décrets sur la circulation aérienne étaient vraisemblablement entachés d'excès de pouvoir. Pour leur donner une base légale, on les a rattaché à un pouvoir général de police du Chef de l'Etat. En ce sens. M. Paul de Geouffre de la Pradelle, Cours de Droit aérien à la Faculté d'Aix-en-Provence, année 1937-1938.

prendrons pas ici de faire un commentaire détaillé de cette loi, un semblable travail sortirait du cadre de cette étude, étant donnée la variété des questions qui y sont traitées. Seuls les quelques articles relatifs aux dommages et aux responsabilités, ainsi que ceux d'ordre général sur la circulation aérienne et la qualification des aéronefs, nous retiendront dans les pages qui vont suivre. Néanmoins nous croyons nécessaire de retracer succinctement l'histoire de l'élaboration de la loi, car le temps même qu'a duré cette élaboration a aggravé singulièrement son caractère anachronique.

Le projet de loi de 1913 dont nous avons parlé n'ayant pas eu de suite, la guerre de 1914-1918 survint sans que l'aviation ait été dotée d'un régime juridique particulier. On peut, d'ailleurs, estimer que ce fut une circonstance heureuse, car les quatre années de guerre ont fait faire à l'« aéroplane » de tels progrès que les pronostics les plus audacieux ont été dépassés. Mais, si les performances aériennes ont fait l'objet des études de tous les constructeurs, il faut bien reconnaître que la sécurité n'avait pas été améliorée en proportion. En temps de guerre, il fallait avant tout des appareils toujours plus puissants, toujours plus rapides et ce, à n'importe quel prix ; et la considération des risques que pouvait courir le personnel navigant, du seul fait qu'il volait, était secondaire. Quand la paix revint, les avions étaient donc des appareils très supérieurs à ceux d'avant-guerre, mais assez peu sûrs. De plus on ne parlait pas à ce moment d'aviation privée ; tout au plus, assistait-on aux premiers essais de lignes commerciales. C'est dans ce climat que, le 26 juin 1920, un nouveau projet fut déposé sur le bureau de la Chambre des Députés ; il contenait, comme le projet de 1913, surtout des dispositions pénales. Bien qu'*incomplet et touffu*, selon l'expression de M. le Doyen Ripert dans son rapport à la Société d'Etudes Législatives, le projet était voté par la Chambre le 29 juin 1921. Le Sénat, saisi à son tour du projet en octobre 1921, le renvoya à la Commission des Chemins de Fer, des Transports et de l'Outillage National.

Corrélativement, la Société d'Etudes Législatives fut chargée par le Gouvernement d'élaborer un texte nouveau. C'est celui qui fut adopté par le Sénat le 27 novembre 1923 et voté par la Chambre des Députés le 10 avril 1924. Il a donc fallu quatre ans pour que le projet devienne une loi, et pendant cette même période le problème de la sécurité est passé au premier plan des préoccupations techniques. Ce fait explique pourquoi, dès sa promulgation, la loi du 31 mai 1924 était une loi vieillie, n'ayant pas suivi l'évolution très rapide de la technique.

Et, cependant, c'est en partant de ce texte qu'il nous faudra déterminer suivant quelles règles sera appréciée la responsabilité civile envers les tiers d'une aviation privée que la loi ignorait, et pour cause. Sans doute, certaines règles s'appliquent indistinctement à tous les aéronefs, mais l'aviation privée présente des particularités dont il faut tenir compte. C'est ainsi que la loi de 1924 régit le transport des passagers à titre onéreux, mais ne parle pas des passagers à titre gratuit, qui sont les seuls que connaisse l'aviation privée.

Mais, avant de chercher à déterminer quel régime devrait s'appliquer et s'applique en fait dans les différents cas où la responsabilité civile délictuelle de l'aviateur pourra être retenue, il importe de préciser soigneusement quelles personnes seront des tiers par rapport à l'aviateur privé.

Sera tout d'abord un tiers, celui qui n'aura avec l'aviateur aucun lien, aucune affinité, pourrait-on dire ; celui qui se trouve à la surface du sol : c'est le promeneur ou le cultivateur qui est blessé par la chute d'un avion ou d'un objet du bord ; c'est le propriétaire d'une construction, d'un champ cultivé ou d'un troupeau qui subit un dommage dans ses biens par le fait de l'aviateur.

Sera également un tiers un aviateur se trouvant à bord d'un autre aéronef. Mais il est évident que la situation n'est plus la même que dans le cas précédent, car l'emploi d'un mode de locomotion identique met auteur et victime du dommage sur le même plan. L'auteur d'aujourd'hui

sera peut-être la victime de demain. Il y a une réciprocité de risque qui n'existait pas quand il s'agissait d'un tiers à la surface. Une solution différente devra donc être envisagée.

Enfin sera un tiers le passager à titre gratuit, celui qui aura lié en quelque sorte son sort à celui du pilote auquel il s'est confié. C'est de son plein gré qu'il participe aux aléas de l'entreprise. A la différence du passager payant qui, lui, a, avec le transporteur, un contrat de transport, le passager à titre gratuit est sans lien juridique avec le pilote. En cas de dommage, l'un trouvera, dans son contrat de transport, un titre pour servir de base à son action contre le transporteur ; l'autre n'aura rien de tel et il nous faudra rechercher quelle est sa situation.

Nous étudierons successivement dans trois chapitres :

1° La responsabilité pour les dommages causés aux tiers à la surface.

2° La responsabilité pour les dommages causés aux autres aéronefs.

3° La responsabilité envers les passagers à titre gratuit.

Nous laisserons de côté tout ce qui touche la responsabilité envers les passagers à titre onéreux, car, ainsi que nous l'avons dit, notre étude se place dans le cadre de l'aviation privée qui ignore le transport payant. L'aviateur privé n'est pas un entrepreneur de transport : il vole par agrément, par passion, ou pour ses affaires et non pour faire directement des bénéfices, ce qui est, au contraire, le but normal pour une entreprise qui exploite une ligne commerciale.

CHAPITRE PREMIER

La responsabilité pour les dommages aux tiers à la surface

La chute d'un aéronef est le cas-type, en quelque sorte, de la réalisation du dommage aux tiers, car l'accident causera un préjudice à la personne ou aux biens de celui chez lequel sera tombé l'appareil. Toutefois la chute d'un aéronef ou d'un objet qui s'en détache n'est pas le seul cas où la navigation aérienne pourra causer un dommage aux tiers à la surface. Le simple survol d'une propriété, bien que la circulation aérienne soit libre, peut être par lui seul, un fait générateur de dommage ; par exemple si des troupeaux sont effrayés par le bruit du moteur ou des évolutions anormales de l'appareil.

L'article 53 de la loi du 31 mai 1924 vise tous les cas possibles de dommages à la surface quand il décide : « L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en détacheraient, aux personnes et aux biens situés à la surface. Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime. » L'exploitant est responsable *de plein droit*, c'est-à-dire quelle que soit la cause du dommage. Il suffit, non pas que l'aéronef ait été la cause efficiente du dommage, mais qu'il en ait été seulement l'instrument, à moins toutefois que la victime n'ait, elle-même, par sa faute, concouru à la réalisation du préjudice.

Nous aurons à voir, dans une première section, la portée d'application de ce texte, ainsi que celle des autres dispositions de la même loi relatives au même objet.

Dans une deuxième section, nous tirerons de cet examen les conclusions qui s'imposeront, c'est-à-dire que, d'une part, nous déterminerons le principe directeur des dispositions légales, et, d'autre part, nous apprécierons et critiquerons un régime dont la sévérité ne correspond pas aux conditions actuelles de la navigation aérienne.

Enfin pour terminer, une étude de Droit comparé nous permettra de voir quelle est l'attitude des législateurs étrangers et de connaître les principes adoptés par les conventions internationales qui ont eu pour but de régler cette importante question.

SECTION I. — PORTEE D'APPLICATION DE LA LOI DU 31 MAI 1924

La loi française du 31 mai 1924 a montré par son article 53, que nous avons cité plus haut, qu'elle avait surtout en vue la protection des tiers à la surface, fût-ce même au prix d'une injustice envers les aviateurs. Il est regrettable que le législateur ne se soit pas davantage attaché aux conséquences pratiques découlant du texte. C'est précisément pour connaître ces conséquences que nous allons déterminer avec précision la portée d'application de la loi.

Dans les quelques pages qui vont suivre, nous verrons qui sera responsable des dommages, quels appareils seront des aéronefs, quand s'appliquera la loi de 1924 et pour quels dommages. Il nous restera à dire pour terminer quelques mots des questions de procédure : compétence et prescription.

§ 1. — Qui est responsable des dommages causés par un aéronef

L'article 53 de la loi du 31 mai 1924 nous dit que l'*exploitant* est responsable. Dès lors, qui faut-il considérer comme l'exploitant de l'aéronef ?

Il s'agit là d'une question des plus importantes puisqu'elle amène, en définitive, à déterminer qui supportera la charge de la réparation du dommage. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'elle a déjà fait l'objet d'études détaillées (1). Nous passerons rapidement sur la discussion générale, mais nous aurons à examiner en détail les conséquences qu'il faut en tirer en ce qui concerne l'aviation privée où, en règle générale, le propriétaire pilote lui-même son appareil ou du moins en conserve toujours la garde juridique.

Si l'article 53 se borne à nous dire que l'exploitant de l'aéronef est responsable de plein droit des dommages ..., l'article 55 nous fournit une précision supplémentaire : « En cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés. Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'est responsable que si le tiers établit une faute de sa part. » MM. Henri et Léon Mazeaud (2) admettent que l'exploitant est celui qui tire profit de l'aéronef et que, dès lors, non seulement le locataire, mais également le propriétaire qui tire un profit de la location de l'appareil doivent être considérés l'un et l'autre comme des exploitants. Mais cette théorie ne permet pas de comprendre pourquoi l'article 55 prend soin de préciser la responsabilité solidaire du propriétaire et du locataire et on ne voit pas comment

(1) Cf. HEINRY, La responsabilité civile de l'exploitant d'aéronef pour les dommages causés aux tiers à la surface (*Thèse Rennes*, 1937).

(2) H. et L. MAZEAUD, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle*, T. II, n° 1374, p. 288, 3^e édition.

l'inscription de la location au registre d'immatriculation ferait perdre au propriétaire sa qualité d'exploitant. Il ne cesse pas pour autant de toucher le prix de la location de l'appareil, donc d'en tirer profit. C'est pourquoi ce critérium nous apparaît insuffisant.

M. Kaftal (3) voit dans l'exploitant celui qui a la garde de l'aéronef. Cette opinion nous semble préférable. Pour cet auteur, en cas de location, l'exploitant sera le locataire. L'article 50 de loi du 31 mai 1924 le précise d'ailleurs d'une façon explicite, en ce qui concerne le respect des obligations légales : « ... Ce locataire est seul tenu, *en qualité d'exploitant*, des obligations légales. » Cette interprétation concorde avec celle de M. Henry (4), qui voit dans l'exploitant, celui qui fait fonctionner l'entreprise à son profit, c'est-à-dire le locataire. Le propriétaire, lui, n'est pas intéressé à la bonne marche de l'entreprise.

En ce qui concerne l'aviation privée, la détermination du responsable du dommage exige que l'on distingue plusieurs cas :

a) *Le propriétaire pilote lui-même son avion ou le fait piloter par quelqu'un qu'il rémunère spécialement à cet effet.* Le seul responsable des dommages éventuels aux tiers à la surface sera évidemment le propriétaire puisqu'il aura la garde de son appareil, soit qu'il pilote personnellement soit qu'il laisse ce soin à son préposé.

b) *Le propriétaire fait conduire son avion par un tiers.* En l'espèce il s'agit du propriétaire qui confie son appareil à un tiers qui n'est pas son préposé. Bien qu'il n'intervienne peut-être pas directement pour donner ses instructions au pilote, il reste néanmoins responsable au point de vue civil de tout ce qui pourrait arriver.

(3) Cf. *Revue Trimestrielle de Droit Civil*, T. xxxii, année 1933 : La responsabilité pour les dommages causés par les aéronefs, p. 696-698.

(4) Cf. HENRY, op. cit., p. 62.

c) *Le propriétaire loue son avion.* S'il met un avion à la disposition d'un tiers qui en assurera la conduite, comme il l'entendra, à ses risques et périls, l'article 55 de la loi de 1924 décide que, dans ce cas, il y a solidarité entre la propriétaire et le locataire. Cette solution a évidemment pour but de protéger plus efficacement les tiers puisqu'ils pourraient indifféremment demander réparation de la totalité du préjudice au propriétaire ou au locataire. Mais cette mesure est aussi inefficace que toutes les autres mesures de protection édictées par la loi de 1924 qui n'exige pas que celui qu'elle considère comme un danger pour tous ses semblables et qui sera toujours responsable du préjudice qu'il leur causera, présente une garantie quelconque de solvabilité, en un mot soit obligatoirement couvert par une assurance. Plutôt que d'échafauder une théorie nouvelle de responsabilité, qui rend le recours possible mais peut-être illusoire, le législateur aurait été mieux inspiré de se préoccuper de rendre certainement efficace un recours moins absolu. On pourrait penser que la critique que nous faisons ici est quelque peu vaine, car le propriétaire d'un avion doit toujours être quelqu'un de solvable, l'aviation privée n'étant pas encore un sport à la portée de tous. Cependant une telle opinion ne tiendrait pas compte du fait que certains amateurs ont construit eux-mêmes leur avion (cf. le mouvement « Pou du Ciel ») ou leur planeur, qu'ils ont mis dans cette construction tout ce qu'ils possédaient et que la victime d'un dommage qu'ils causeront ne pourra obtenir aucune réparation effective s'ils ne sont pas assurés.

d) *Les Aéro-Clubs.* Le caractère dispendieux de l'aviation privée écartait de la pratique d'un sport passionnant et de l'usage d'un moyen de transport incomparable par sa vitesse et par son agrément un grand nombre de personnes. Aussi pour diminuer le prix de revient horaire, en permettant à chaque appareil de voler davantage, on a vu des aéro-clubs acheter des avions, en assurer l'entretien et tous les frais, et les mettre à la disposition de leurs membres sous certaines conditions. Les modalités de cette

organisation au point de vue juridique ont été nombreuses et variées. Signalons en particulier la suivante : L'aéro-club était un organisme administratif qui ne s'occupait pas spécialement de la pratique du vol ; il se bornait à grouper des gens qui s'intéressaient à l'aviation, à leur fournir une documentation aéronautique et à encourager l'activité de certains groupements formés entre ses membres. Un de ces groupements plus spécialement destiné à la pratique de l'aviation de tourisme était constitué sous la forme d'une association coopérative de pilotage, chaque adhérent étant titulaire d'une ou plusieurs parts d'associé. C'est cette association coopérative qui était propriétaire des avions, les entretenait, les réparait et les mettait à la disposition de ses adhérents titulaires des brevets réglementaires (5). Si au cours d'un vol, alors que l'appareil était entre les mains d'un membre de l'association coopérative (ou d'un membre de l'association propriétaire de l'avion), un dommage était causé à un tiers, qui en était responsable ? Y a-t-il au regard de la loi location de l'appareil ? Il faut répondre par la négative et décider que seule l'association propriétaire de l'appareil était responsable.

Tel est notre avis. Il n'y a pas location de l'appareil, bien que l'usage n'en soit fait que contre versement d'une certaine somme. Il faut admettre qu'il y a prêt de l'appareil à l'usager et que le versement effectué correspond à un remboursement de frais, l'association propriétaire ne cherchant nullement à en tirer un bénéfice quelconque. L'exploitant de l'avion est l'association au nom de laquelle il est immatriculé. Ce cas est exactement assimilable à celui envisagé ci-dessus où un particulier confie son appareil à un tiers (6).

(5) D'autres aéro-clubs groupaient leurs membres en escadrilles. Cinq ou six personnes achetaient en commun un avion, dont elles avaient seules la disposition. L'association se bornait en somme à la gérance de cette co-propriété. Evidemment, seuls les co-propriétaires encouraient une responsabilité en cas de dommage.

(6) Si un dommage est causé par une faute inexcusable du pilote, l'association doit avoir un recours contre lui.

A la question de savoir qui sera responsable des dommages causés par un aéronef, se rattache le cas de la soustraction frauduleuse de l'avion qui intéresse surtout l'aviation privée, car quand on vole un avion, c'est généralement un avion de tourisme (7). Si un dommage est causé par un avion qui a été volé, à qui la victime pourrait-elle demander réparation ? On pourrait penser que la loi de 1924 ayant admis une responsabilité de plein droit dans la navigation aérienne, il y aurait lieu dans ce cas de déclarer le propriétaire responsable, sauf à lui à prouver une faute de la victime. Mais la loi du 31 mai 1924 est une loi exceptionnelle, exorbitante du droit commun, et par conséquent d'interprétation restrictive. Pour se rallier à la théorie ci-dessus, il faudrait qu'elle corresponde à la lettre du texte. Or, que nous dit l'article 53 de la loi : « L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit... » L'article 55 ajoute : « Au cas de location d'un aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables... » L'exploitant de l'aéronef, est-ce le voleur, est-ce le propriétaire ? Que l'on admette la thèse de l'exploitant bénéficiaire des services de l'appareil, ou celle de l'exploitant gardien, dans un cas comme dans l'autre, le propriétaire ne peut être recherché au titre de la loi de 1924. En effet, le propriétaire dépossédé de son avion non seulement ne tire aucun bénéfice des évolutions que le voleur peut effectuer avec, mais encore il subit un lourd préjudice du seul fait qu'il est dépossédé d'un objet de valeur. Il n'a pas davantage la garde de l'appareil, puisque, précisément, l'action du voleur a eu pour but de soustraire l'avion à son légitime propriétaire et de le mettre hors de sa portée et de son contrôle. L'exploitant responsable de plein droit doit donc être le voleur qui se servait de l'appareil lors de la réalisation du dommage. L'article 55 ne permettrait pas davantage de rechercher le proprié-

(7) Pendant la guerre civile espagnole, il y eut en France d'assez nombreux vols d'avions privés. Les voleurs cherchaient ensuite à vendre les appareils en Espagne.

taire, puisqu'il n'y a responsabilité solidaire du propriétaire et de l'exploitant qu'en cas de location de l'appareil. La location, étant un contrat synallagmatique, exige le consentement exprès ou tacite des deux parties, même si aucun prix n'est convenu. Et l'absence d'acquiescement du propriétaire, même s'il y a restitution de l'objet volé, suffit à faire écarter toute idée de location. Du point de vue pénal, le vol d'usage peut revêtir un caractère particulier ; du point de vue civil, il ne saurait en être de même. Dans tous les cas de soustraction frauduleuse, le propriétaire est dégagé de l'application de la loi de 1924 (8).

Mais, du fait que la loi exceptionnelle sur la navigation aérienne ne s'applique pas au cas de soustraction frauduleuse de l'aéronef, faut-il déduire que la responsabilité du propriétaire ne peut être recherchée ? Ce serait une grave erreur, car le seul fait d'écarter une loi d'exception nous ramène au droit commun. La victime aura donc contre le propriétaire une action, conformément aux dispositions du Code Civil. Devra-t-elle prouver une faute du propriétaire, par application de l'article 1382 ? Pourra-t-elle, au contraire, s'appuyant sur l'article 1384 prétendre qu'une présomption de faute pèse sur le propriétaire sans avoir à rapporter la preuve d'une négligence ou d'un manque de vigilance ? Admettre une présomption de faute à l'encontre du propriétaire nous semble difficile, car la dépossession présentera toujours le caractère de cas fortuit ou de force majeure. En effet, ou bien le voleur s'est emparé de l'avion à l'insu du propriétaire, en pénétrant subrepticement dans le hangar ou sur le terrain où se trouvait l'appareil et ces manœuvres occultes rentrent dans le domaine du cas fortuit ; ou bien le voleur s'est emparé de l'avion malgré le propriétaire, c'est-à-dire par la force, et le vol a le caractère d'une force majeure s'agissant d'un événement qu'il n'a pas été possible d'em-

(8) Nous n'avons pu trouver de décisions de jurisprudence à ce sujet.

pêcher. La victime devra donc pour obtenir une condamnation du propriétaire de l'avion, cause du dommage, prouver qu'il a commis une faute et le propriétaire pourra s'exonérer par la preuve contraire, ce qui ne serait pas possible avec l'article 1384, qui laisse peser sur le gardien la cause inconnue, et pour lequel la preuve négative est insuffisante.

La question de la soustraction frauduleuse d'un aéronef est tout à fait analogue à celle du vol d'un véhicule automobile. En cette matière, la jurisprudence française qui fut longtemps hésitante, vient d'être fixée par un arrêt de la Cour de Cassation toutes chambres réunies, qui déclare inapplicable au propriétaire du véhicule volé la présomption de responsabilité découlant de l'article 1384 du Code Civil. La Cour de Cassation ne s'est pas encore prononcée sur l'applicabilité des articles 1382 et 1383, dans le cas où le vol serait imputable à une faute prouvée du propriétaire ; mais les tribunaux français ne retiennent, dans ce cas, la responsabilité du propriétaire que s'il existe un rapport de causalité entre la faute commise par le propriétaire et le préjudice subi par la victime.

L'évolution de la jurisprudence française est d'ailleurs intéressante à retracer :

En 1936, un arrêt de la Chambre civile de la Cour de Cassation (9), cassant un arrêt de la Cour de Nancy (10), a retenu la responsabilité du propriétaire au titre de l'article 1384. La Cour de Besançon (11), désignée comme Cour de renvoi, avait refusé de s'incliner, et jugé dans le même sens que la Cour de Nancy. Dans ces conditions, il appartenait à la Cour de Cassation, toutes chambres réunies, de trancher définitivement la question. C'est ce

(9) Cass., Civ., 3 mars 1936, Cons. Connot contre Franck, *G. Pal.*, 1936, 1, 556 ; *D. P.*, 1936, 1, 81.

(10) Nancy, 10 juillet 1931, Cons. Connot contre Franck, *Gaz. Pal.*, 1931, 2, 779.

(11) Besançon, 25 février 1937, Cons. Connot contre Franck, *Gaz. Pal.*, 1937, 1, 499.

qu'elle a fait par sa décision du 2 décembre 1941 (12), où elle s'exprime en ces termes : « Attendu que (le propriétaire), dépossédé de sa voiture, par l'effet du vol, se trouvait dans l'impossibilité d'exercer sur ladite voiture aucune surveillance ; que (le propriétaire), privé de l'usage, de la direction et du contrôle de sa voiture, n'en avait plus la garde et n'était plus, dès lors, soumis à la présomption de responsabilité édictée par l'article 1384, alinéa 1^o du Code Civil. »

Cet arrêt donne une définition simple et précise de la garde qui est nécessaire pour qu'il y ait présomption de responsabilité : La garde s'analyse en un droit d'usage, de direction et de contrôle. Si même, c'est par sa faute que le propriétaire a perdu la garde de la chose, peut-être la victime peut-elle prouver que cette perte n'a été possible que par une faute du propriétaire, mais cette preuve ne rend pas pour autant applicable au propriétaire l'article 1384, alinéa 1^o. C'est aux articles 1382 et 1383 C. C. qu'il faut se référer.

La Cour de Cassation toutes chambres réunies ne s'est pas prononcée en cette matière, pour une raison de procédure (la chambre civile, dans son premier arrêt, n'avait pas tranché la question).

Les décisions les plus récentes (13) des tribunaux français sur cette importante question, exigent, pour que le propriétaire soit responsable, qu'il y ait entre la faute et le dommage une relation certaine de cause à effet, et que le préjudice soit la conséquence directe et immédiate de la faute. De la sorte, le fait de laisser une voiture non fermée sur la voie publique, ou sans enlever le dispositif normal de mise en route, ne suffit plus à faire retenir

(12) C. Cass., ch. réunies, 2 déc. 1941, Cons. Connot contre Franck, *Gaz. Pal.*, 11 déc. 1941 ; *Sem. Jurid.*, 4-11 janvier 1942, n^o 1766 ; *D. C.*, 42, J. 25, note de M. le Doyen Ripert. L'arrêt a été rendu après un rapport très complet de M. le Président Lagarde, reproduit dans le numéro de la *Gazette du Palais* du 11 décembre 1941.

(13) Tribunal Civil Seine, 27 janvier 1940, *D. H.*, 1940, p. 67.
— Tribunal Civil Seine, 17 mars 1941, *D. A.*, 1941, J. 238.

la responsabilité du propriétaire, car il n'y a pas un lien de causalité entre l'abandon de la voiture et l'accident survenu par le fait du voleur.

§ 2. — A quels appareils s'applique la loi du 31 mai 1924

L'article 1^{er} de la loi du 31 mai 1924 décide « sont qualifiés aéronefs pour l'application de la présente loi tous les appareils capables de s'élever ou de circuler dans les airs ». La loi française contient donc une définition de l'aéronef. La convention de Paris du 13 octobre 1919 n'en donnait pas, ce qui pouvait permettre évidemment une application plus large. Quoi qu'il en soit, la loi française s'appliquera donc « aux appareils capables de s'élever ou de circuler dans les airs ». Une seule des deux conditions suffira à faire classer un appareil déterminé dans la catégorie des aéronefs. Sont donc aéronefs : tout d'abord évidemment les avions et hydravions, les dirigeables, mais encore les ballons libres ou captifs, les montgolfières, les planeurs (14), les hélicoptères, les autogires, les

(14) Cf. *Sirey*, 36, 1, 197 ; *Gaz. Pal.*, 1935, 2, 894 ; C. Cass., 30 novembre 1935.

« ... Attendu que répondant aux conclusions prises par le prévenu soutenant que son appareil ne pouvait être considéré comme un aéronef et qu'en 1924 le législateur ne pouvait prévoir les planeurs, l'arrêt attaqué déclare, sans qu'il y ait lieu de distinguer si l'appareil s'est servi de ses propres moyens ou s'il a utilisé un dispositif de lancement, que le planeur qui avait évolué en l'air et retourné à son point de départ, démontrait ainsi la possibilité qu'il avait de se porter dans la direction voulue par son pilote, d'éviter tels ou tels obstacles, de se poser à un endroit déterminé et de se mouvoir d'une façon continue c'est-à-dire de circuler dans les airs.

« Attendu qu'en présence de la généralité des termes employés par le législateur qui, pour l'application de la loi du 31 mai 1924, a qualifié d'aéronefs tous appareils capables de s'élever dans les airs ou de circuler dans les airs, c'est à bon droit que l'arrêt attaqué a reconnu le prévenu coupable d'avoir contrevenu à l'article 23 de la loi précitée, qui prohibe les

ornithoptères (15).

Mais le domaine d'application de la loi française est encore plus étendu, car notre texte (contrairement à ce que fait la définition donnée dans la réglementation du survol des territoires sous mandat) n'exige pas la présence d'un pilote à bord (16) d'où l'on doit conclure qu'il s'applique aux appareils capables de s'élever ou de circuler dans les airs sans équipage : donc d'abord les avions commandés par radio, mais aussi les ballons-sondes, les montgolfières sans passager, les modèles réduits d'avions et même les cerfs-volants et les ballons d'enfants gonflés au gaz d'éclairage. Combien de parents dont les enfants s'amuse avec un cerf-volant se doutent qu'une responsabilité exorbitante pèse sur eux et que, *quoi qu'il arrive*, le dommage qui sera causé leur sera imputable ? Sera un aéronef l'avion propulsé par l'homme le jour peut-être prochain où ce vol sera possible.

N'est pas un aéronef le rouleur appelé ordinairement « pingouin ». Il y a quelques années on pouvait voir sur

évolutions d'aéronefs dans les spectacles publics sans autorisation préfectorale et loin d'avoir violé les textes visés au moyen en a fait une exacte application ; qu'ainsi le moyen doit être rejeté. »

(15) L'Hélicoptère est un appareil dans lequel la voilure est animée d'un mouvement de rotation et fait, à la fois, fonction d'organe de sustentation et de propulsion.

L'Autogire est doté lui aussi d'une voilure tournante, mais la rotation de la voilure est produite par le déplacement de l'appareil par rapport à l'air, déplacement qui est produit par la traction d'une hélice absolument identique à celle des avions.

L'Ornithoptère est un appareil à ailes battantes qui, comme son nom l'indique, tend à imiter les oiseaux.

(16) La loi polonaise et la loi mexicaine qualifient d'aéronefs les appareils capables de transporter des personnes ou des choses. Ainsi que l'a fait remarquer le professeur Ambrosini, il est logique d'exiger cette condition d'un transport effectif de personne ou de chose, car c'est une condition essentielle de la navigation aérienne.

les terrains où fonctionnaient des écoles d'aviation, des appareils qui couraient en tous sens, parfois assez vite, mais sans jamais s'envoler, car le moteur était calculé de telle façon qu'il ne développait qu'une puissance légèrement inférieure à celle qu'exigeait le décollage. Ces appareils avaient pour but d'apprendre aux élèves à tenir leur ligne de vol et à conduire un avion au sol. Conçus tout spécialement pour ne pas s'élever dans les airs et pour ne pas y circuler puisqu'ils devaient rester au sol, ils n'étaient pas des aéronefs.

Il nous reste enfin un appareil dont il nous faut parler : c'est le parachute. Est-ce un aéronef au sens juridique du mot (17) ? Il ne permet pas en principe de s'élever, bien que par jour de vent on ait vu des parachutistes emportés par leur voilure. Il ne permet pas davantage de circuler, bien que, en agissant sur les suspentes on puisse le diriger. Néanmoins, nous pensons que le parachute n'est pas un aéronef car, s'il lui arrive de s'élever, il n'est pas fait pour s'élever, il n'est pas conçu pour cela, ce n'est pas un cerf-volant et d'autre part le fait que l'on puisse, très faiblement d'ailleurs, influencer sur sa direction ne permet pas de dire qu'il est capable de circuler, car circuler implique la possibilité de revenir à son point de départ. Nous aurons, par la suite, l'occasion de reparler de la situation du parachutiste. Retenons seulement pour l'instant que le parachute n'est pas un aéronef (18).

(17) Aux Etats-Unis, l'« Air Commerce Act » de 1926 exclut formellement le parachute des aéronefs. Il définit en effet l'aéronef de la façon suivante : « Any contrivance now known or hereafter invented, used or designed for navigation or flight in the air, except a parachute or other contrivance designed for such navigation, but used primarily as safety equipment. »

(18) Pour être complet nous mentionnons l'appareil de l'homme-oiseau, ce vieux rêve qui, de Léonard de Vinci à Clem Sohn a coûté la vie à tant de téméraires. Cet appareil n'était pas un aéronef. Sans doute pour qui a vu du sol, au meeting de Vincennes, le 25 avril 1937, évoluer Clem Sohn quelques secondes avant qu'il ne s'écrase sur le terrain d'avia-

§ 3. — Quand s'applique la loi de 1924

Mais tous les aéronefs énumérés ci-dessus ne sont soumis à la loi de 1924 qu'au cours de « la circulation aérienne ». Quand ils sont au sol ou à flot, ils se retrouvent dans le droit commun. Cette dualité de traitement suivant le moment où se produira le dommage va nous obliger à rechercher à partir de quel moment et jusqu'à quand s'applique le régime de la loi de 1924. Nous verrons ensuite quel régime s'applique le reste du temps suivant qu'il s'agira d'un appareil terrestre ou d'un hydravion. Nous allons chercher, dans une analyse approfondie des manœuvres en vue du vol, les éléments de notre opinion. L'hélicoptère n'étant pas à ce jour sorti du domaine de la recherche expérimentale, nous prendrons comme exemple l'avion, et ce d'autant plus que comme tout appareil à aile fixe, il est obligé de prendre sa vitesse au sol avant de s'envoler, ce qui est un risque supplémentaire. Voici dans le hangar un petit avion, le moteur et l'hélice emmitoufflés dans une housse de toile cirée. Le propriétaire désireux de faire un voyage arrive, enlève la housse, sort l'appareil du hangar, s'installe au poste de pilotage, tire sur le démarreur et voilà le moteur qui ronronne au ralenti ; pendant ce temps le pilote « tâte » ses gouvernes, installe sa carte, endosse son parachute, boucle sa ceinture. Le moteur commence à chauffer, le pilote peut accélérer légèrement. Il attend encore une minute. Puis les frein serrés, il fait son « point fixe » plein gaz. Tout va bien. Le moteur revient presque au ralenti, on défreine

tion, cette minuscule voilure a pu sembler un appareil capable de circuler dans les airs. C'était là une illusion d'optique car si Clem Sohn paraissait faire des cercles dans le ciel, il descendait en réalité presque aussi vite qu'en chute libre, sous un angle assez voisin de la verticale et le spectateur placé en-dessous avait l'impression de voir une circonférence là où il n'y avait qu'une spirale extrêmement allongée. Etant dans l'impossibilité de se retrouver à son point de départ, il ne circulait pas.

et l'avion va doucement se placer face au vent au bout du terrain. Là, après un dernier coup d'œil, à bord et en l'air, le pilote va mettre les gaz à fond et l'avion prendra sa course de plus en plus rapide, jusqu'à ce que, la vitesse étant suffisante, son pilote puisse décoller. Le voilà en l'air ; un tour de terrain pour prendre de l'altitude, et il met le cap sur le but qu'il se propose d'atteindre. Effectivement voici le rond blanc qui signale le centre de l'aérodrome où il faut se poser. Le pilote coupe les gaz, fait un tour de terrain avant de se placer face au vent pour atterrir. Une glissade à droite, une autre à gauche pour perdre de l'altitude et l'avion atterrit. Il se dirige alors vers le hangar. On coupe le moteur. Le pilote descend. Le voyage est terminé. Evidemment il ne s'est rien passé, mais il aurait pu se passer une foule de choses, tout comme en sortant dans la rue on peut avoir ou causer une foule d'accidents. En faisant tourner son moteur au point fixe, le pilote a très bien pu envoyer dans le ruisseau ou les buissons qui se trouvent là, le chapeau d'une dame qui passe dans le souffle de l'hélice. En allant « prendre son terrain », il a pu accrocher avec son aile ce monsieur qui regardait en l'air un autre avion faire de l'acrobatie. En vol, il a pu laisser tomber sur la tête d'un tiers, l'appareil photographique avec lequel il voulait saisir le paysage qui se déroulait sous ses ailes ! Dans toutes ces catastrophes, quelle sera la loi à appliquer ? La loi est assez peu explicite puisqu'elle se borne à dire qu'elle s'applique en cas de dommages « causés par les évolutions » de l'aéronef (art. 53). Mais alors que faut-il entendre par « les évolutions » ? Tout le trajet parcouru par l'avion entre le moment où il a quitté le sol et le moment où il reprend contact avec lui sont évidemment des évolutions (19). Mais quand l'avion se déplace sur le sol peut-on parler d'évo-

(19) Notons d'ailleurs la divergence qui existe entre cet article 53 dont on veut faire une application excessivement large et l'article 23 où l'on admet que le terme évolution est synonyme de vol acrobatique.

lutions ? Deux cas sont à distinguer : 1° l'avion va d'un point à un autre du terrain où il se trouve ; 2° l'avion prend sa vitesse pour s'envoler ou roule après l'atterrissage avant de s'arrêter.

Dans le deuxième cas il y a bien effectivement évolution de l'aéronef, car c'est le prélude ou la terminaison indispensable du vol. C'est une des plus lourdes servitudes des appareils à ailes fixes de ne pouvoir s'envoler qu'après que *toute la machine* a atteint par rapport à l'air une vitesse telle que la portance de la voilure (c'est-à-dire la poussée de l'air vers le haut) soit supérieure au poids de l'appareil. (Dans les hélicoptères et autres aéronefs à ailes mobiles, il faut aussi évidemment pour que l'appareil décolle que la poussée soit supérieure au poids, et c'est pour cela que la voilure se déplace plus ou moins vite par rapport à l'air, mais ici seule la voilure est animée d'un mouvement quelconque, l'ensemble de la machine reste fixe). C'est pour réduire au minimum cet inconvénient que les avions se mettent toujours face au vent pour décoller et atterrir, car s'agissant d'une vitesse relative, non par rapport au sol mais par rapport à l'air, il suffira, pour pouvoir décoller, d'atteindre, par rapport au sol, une vitesse égale à la différence de la vitesse de décollage de l'appareil par vent nul et de la vitesse actuelle du vent, ce qui réduira d'autant les risques de départ. Car il est bien évident qu'un incident survenant à 30 km. à l'heure est moins grave que le même incident survenant à 80 km. ou 100 km. à l'heure.

Par contre quand un avion se déplace au sol, sans que ce déplacement soit le commencement ou la fin immédiate d'un vol, faudra-t-il appliquer la loi de 1924 ? Nous pensons, avec MM. H. et L. Mazeaud, qu'il y a lieu de répondre par la négative, car « cet aéronef est en tout point semblable à une automobile ; l'art. 1384 du Code Civil, alinéa 1^{er}, seul peut jouer » (19 bis).

Si nous nous rallions à la thèse de MM. H. et L. Mazeaud, c'est qu'elle est la seule qui nous paraisse admis-

(19 bis) H. et L. MAZEAUD, op. cit., T. I, n° 1381.

sible et qui soit compatible avec les termes de la loi et la plus flagrante évidence de la technique. Nous ne croyons pas pouvoir être contredit, quand nous dirons que la loi du 31 mai 1924 est une loi d'exception. Or comme toute loi d'exception elle doit s'interpréter restrictivement. Cette loi vise la navigation aérienne et édicte (art. 51) des règles applicables « *au cours de la circulation aérienne* ». De plus l'art. 53 qui nous occupe ici parle des dommages causés par les évolutions de l'aéronef aux personnes et aux biens situés à la surface, il oppose donc le mot « évolution » au mot « surface » et on ne peut donc lui faire dire que par « évolution » il entend tout « déplacement ». Dans une affaire Vve Coyon contre Caudron en date du 6 mars 1931 (20), le Conseiller rapporteur a fourni un certain nombre de considérations qui ont déterminé la Cour Suprême à interpréter largement le terme « évolution » alors que précisément ce sont ces mêmes considérations qui vont nous fournir la preuve que la Cour de Cassation s'est trompée. En l'espèce il s'agissait, non de l'art. 53 de la loi de 1924, mais de l'art. 24. On en a toutefois tiré des conclusions générales que nous ne partageons pas (21) c'est pourquoi nous nous y arrêtons. Voici en quels termes s'exprime le conseiller Bourgeon, dans le rapport précité : « On ne saurait sérieusement le contester, l'avion qui circule sur le sol par ses propres moyens, sa force motrice (qui est considérable) en action et son hélice (particulièrement dangereuse) en mouvement, fait courir aux personnes qu'il rencontre ou atteint les risques les plus redoutables, risques infiniment plus graves encore que ceux de la locomotion automobile ordinaire, puisque ces appareils qui sont faits pour voler et non pour rouler sur le sol, ne sont pourvus ni d'appareils avertisseurs, ni de freins et qu'ils ne permettent pas au pilote sur terre de voir facilement devant lui. » Déclarer que les avions diffèrent des automobiles parce qu'ils ne sont pas munis d'appareils avertisseurs ne nous semble

(20) Cf. *Gaz. du Palais*, 1931, 1, 531.

(21) Cf. BRUNSCHWICK, *op. cit.*, p. 124 et s.

pas convaincant. Alors que dans tous les pays du monde les ingénieurs s'acharnent à combattre le bruit des avions, nous constatons avec plaisir qu'il y a des gens qui estiment qu'ils n'en font pas assez ! Il suffit pour voir ce que vaut le reproche du manque d'avertisseur, d'avoir vu d'un peu près au moins une fois un avion rouler sur le sol. Et si l'avion est muni d'une sirène changera-t-il de nature ? Mais les avions n'ont pas de freins ; une fois lancés rien ne les arrête, laisse-t-on entendre. Là encore, il est regrettable que la Cour Suprême n'ait pas eu la curiosité de se documenter. Sans doute en 1932 tous les avions n'avaient pas encore de freins. Mais ceux qui en avaient changeaient-ils de nature ? Et d'autre part, il est plaisant d'entendre insinuer qu'un avion roulant sur le sol ne peut pas s'arrêter. Là encore il suffit d'avoir vu un avion rouler sur un terrain d'aviation pour constater que quand un avion roule au sol, il se déplace lentement et que pour s'arrêter il suffit de couper le moteur, car un avion possède le meilleur des freins : sa voilure, qui est un frein aérodynamique parfait. Enfin le pilote ne verrait rien devant lui. Tout d'abord ce n'est pas exact pour les appareils bimoteurs et même pour les monomoteurs, le pilote en se penchant à droite et à gauche de la carlingue voit très suffisamment les obstacles qui peuvent se présenter. D'autre part, il ne faut pas oublier que les avions, même quand ils ne font que rouler par leurs propres moyens, sont sur les aérodromes et qu'il appartient aux tiers qui peuvent s'y trouver de prendre les précautions élémentaires de sécurité. Mais des considérations d'ordre technique nous imposent également de ne pas considérer tout déplacement d'un avion comme une évolution, rendant la loi de 1924 applicable. Un aéronef quelconque est caractérisé essentiellement par le fait qu'il se maintient en l'air recevant du milieu dans lequel il se trouve une poussée suffisante pour compenser les effets de la pesanteur. Au sol, au contraire, le pilote est obligé d'aller suffisamment lentement pour que l'avion ne s'alège pas trop du fait du déplacement rapide de la voilure

dans l'air. La preuve en est que les manœuvres à faire pour la conduite au sol sont entièrement différentes de celles de la conduite en vol. Un avion qui roule au sol quand il ne cherche pas à décoller ne doit pas être considéré autrement qu'un véhicule automobile quelconque (22). C'est pour toutes les raisons ci-dessus que nous soutenons qu'il faut décider que, dans ce cas, la loi du 31 mai 1924 ne s'applique pas et que la matière est régie par l'art. 1384 du Code Civil.

La loi du 31 mai 1924 ne fait pas de distinctions entre les différents aéronefs, en particulier elle n'édicte pas de règles particulières pour les hydravions. Or un décret en date du 19 mai 1928, pris en application des dispositions de l'art. 60 de la loi du 31 mai 1924 (23) a décidé dans son article 5, chap. II : Règles de la circulation au-dessus des voies de navigation intérieure : « Tout aéronef en contact avec l'eau est assimilé à un bateau de navigation intérieure et astreint aux règlements qui régissent ces bateaux. » L'annexe I à ce même décret qui est constituée par l'annexe D de la convention du 13 mai 1919, indique dans son article 49 : « Tout aéronef manœuvrant sur l'eau par ses propres moyens doit obéir aux règlements établis en vue de prévenir les collisions en mer et de ce fait doit être considéré comme un bâtiment à vapeur... » Dès lors on est frappé par le caractère excessif de l'interprétation donnée par les tribunaux à l'expression « évolution ». Alors qu'il suffit qu'un hydravion soit « en contact avec l'eau » sur une voie de navigation intérieure, ou qu'il manœuvre « par ses propres moyens », en mer, pour ne plus être considéré comme un aéronef, un avion en mouvement au sol, sans intention de s'envoler, resterait un aéronef ! Il y a là entre les textes législatifs et l'interpré-

(22) Il est tout à fait assimilable au rouleur dont nous avons parlé plus haut.

(23) Art. 60 de la loi du 31 mai 1924 : « Indépendamment des décrets prévus par les articles précédents, il sera pourvu par décret simple aux modalités d'exécution de la présente loi. »

tation judiciaire, une discordance qui doit faire condamner la façon de voir des tribunaux. Il n'est pas possible d'admettre une pareille dualité de traitement entre deux appareils aussi identiques que l'avion et l'hydravion.

§ 4. — De quoi est-on responsable ?

Le vol commence donc quand le pilote met les gaz pour décoller et il se termine quand l'avion s'est arrêté après l'atterrissage, et c'est dans ses limites précises que va s'appliquer la règle édictée par l'art. 53 de la loi du 31 mai 1924, et que l'aviateur sera toujours responsable des dommages causés par son aéronef s'il y a un lien de cause à effet entre l'aéronef et le dommage. Ces dommages peuvent être de deux sortes : dommage direct et dommage indirect ; le premier sera patent : dégât causé par la chute de l'avion ou celle d'un objet qui s'en est détaché ; dans le deuxième il faudra remonter du dommage à la cause, car le coupable n'aura pas signé son œuvre : c'est par exemple le cas de survol intempestif.

A. DOMMAGE DIRECT

Le premier cas de dommage qui vient à l'esprit est celui qui est provoqué par la chute de l'avion. Ici évidemment l'article 53 s'applique. C'est un dommage causé par une évolution, peut-être involontaire, et en Droit français l'aviateur devra réparation du dommage, quelle que soit la cause de la chute. Mais sans prendre un cas aussi dramatique, qui est rare, quoi qu'on puisse en penser, il peut arriver que, par suite d'un cas fortuit ou de force majeure, le pilote soit obligé d'atterrir en campagne, en dehors d'un aérodrome reconnu. Il sera également responsable dans tous les cas des dommages qu'il aura causés à la propriété d'autrui. Rappelons ici que l'art. 24 de la loi du 31 mai 1924 qui édicte une règle de Droit pénal, n'autorise l'atterrissage en dehors d'un aérodrome qu'en

cas de force majeure ; mais on a interprété le terme de force majeure dans un sens très large qui englobe le cas fortuit, et en particulier on estime que la panne de moteur est un fait justificatif suffisant de l'atterrissage hors d'un aérodrome (24).

L'article 53 précise d'autre part que l'exploitant est responsable de plein droit des dommages causés par des objets qui se détacheraient de l'aéronef. Ce peut être tout d'abord une partie de l'avion qui se détache, une roue par exemple, mais est également visé le cas où l'objet qui tombe est un objet placé à l'intérieur de la carlingue. A ce sujet une seule question délicate se pose. Si c'est un passager ou le pilote qui se jette en parachute, quel sera le régime juridique qui régira la situation du parachutiste auteur d'un dommage ? Loi de 1924 ? Code Civil ? article 1382, article 1384 ? Certains ont prétendu que le principe des articles 53 et 54 de la loi de 1924 devait s'appliquer car le parachute est bien un objet qui se détache de l'avion. « Peu importe qu'il soit fixé à un corps humain ou à une chose quelconque » (25). Il y a une confusion, nous semble-t-il, dans cette argumentation, car la loi parle d'objet qui se détache de l'avion et non pas de personnes, et si l'on veut pousser jusqu'au bout le raisonnement, il faut admettre que la loi de 1924 s'appliquera au dommage causé par le parachute et non à celui causé par le parachutiste, car, seul, le parachute se détache de l'avion et même il faudra encore distinguer entre

(24) On ne distingue d'ailleurs pas suivant le caractère plus ou moins grave de la panne.

(25) Lisa BRUNSCHWICK, op. cit., page 136. Mentionnons la surprise que nous avons éprouvée en lisant dans l'ouvrage précité la phrase suivante : « Que l'on applique l'un ou l'autre article, le parachutiste, *ou plus souvent ses ayants-droit* échapperaient à toute action en responsabilité » qui insinue que le plus souvent le parachutiste qui se jette dans le vide, bien loin de sauver sa vie, comme il croit le faire, va au contraire au-devant d'une mort certaine ! Heureusement, l'expérience est là pour nous prouver le contraire.

le parachute à ouverture automatique qui se détache de l'avion et le parachute à commande à main qui n'a aucun contact avec l'avion. Dans ce dernier cas, la loi de 1924 ne s'appliquerait pas, car il n'y a pas détachement de l'avion au titre de l'article 53, ni jet d'objet au titre de l'article 54, car le parachute est un vêtement de la personne qui saute de l'avion.

Tout au contraire, nous estimons que conformément au texte de la loi de 1924 qui ne vise que les « objets », le parachutiste est soumis au droit commun de la responsabilité, car le parachute n'est que l'accessoire du parachutiste, et non le parachutiste l'accessoire du parachute. C'est donc conformément aux dispositions du Code Civil que devra s'apprécier la responsabilité du parachutiste. On a prétendu que ce serait l'article 1382 qui devrait s'appliquer, car le dommage est causé par le parachutiste lui-même et non par l'objet qu'il a sous sa garde : le parachute. A notre avis il faut se référer à l'art. 1384 et décider que le parachutiste sera présumé en faute. Sans doute le dommage est causé par le corps du parachutiste, mais l'homme et l'objet constituent un véhicule en quelque sorte, au même titre que le cycliste et sa machine. Peu importe le rapport du poids entre le gardien et la chose. C'est à l'ensemble que s'applique la présomption de faute.

B. DOMMAGE INDIRECT

Le cas le plus simple du dommage indirect est celui qui est causé par le survol d'une propriété. La loi de 1924, art. 19, ayant posé le principe de la liberté de circulation nous ne reviendrons pas sur la question de la licéité du survol des propriétés privées, question qui se posait quand aucune loi ne limitait l'application de l'article 552 du Code Civil. Les discussions qui ont eu lieu avaient permis l'établissement d'une jurisprudence audacieuse qui limitait les droits du propriétaire à la « hau-

teur d'atmosphère utilisable » (26) et qui a élaboré la théorie si remarquable de l'abus du droit (27). On ne discute plus aujourd'hui sur le droit de survol, mais si l'article 19 de la loi de 1924 pose le principe du libre survol du territoire français, il précise également que « le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans des conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire ». C'est donc un juste milieu, une transaction entre les prétentions extrêmes du propriétaire et de l'aviateur. Mais si un propriétaire prétend avoir subi un dommage du fait du survol de sa propriété, comment sera réglé le litige ? L'art. 53 de la loi de 1924 pose le principe d'une responsabilité *de plein droit* pour les dommages causés par les « évolutions de l'aéronef ». Il n'y aura donc pas à rechercher s'il y a une faute à l'origine du survol, il suffira au propriétaire de prouver que le survol lui a causé un préjudice pour en obtenir réparation. Les motifs de dommages allégués ont été des plus divers : fuite du gibier, panique dans un élevage de renards, arrêt de la ponte dans un élevage de poules, etc. (28)

(26) *Heurtebise contre Henri et Maurice Farman, Robert Esnault-Pelterie et Société Anonyme des Aéroplanes Borel*, Trib. Civ. de la Seine, 10 juin 1914, *Gaz. Trib.*, 20 juin 1914.

(27) Cf. *Clément Bayard contre Coquerel*, Trib. Civil de Compiègne, 19 févr. 1913, *R. J. L. A.*, 1913, page 88 et suiv.

(28) Le survol d'une ferme d'élevage de renards argentés a mis en panique ces animaux dont quelques-uns sont morts de frayeur et dont d'autres ont été malades (*Nebraska Silver Fox Corporation contre Boeing Air Transport Inc. U. S.*, Dis. Ct. Nebraska, 24 févr. 1931, rapporté dans *Journal of Air Law*, T. III, p. 669. — Des poules effrayées par le survol d'avions ont cessé de pondre : *Glatt contre Page*, *Journal of Air Law*, T. III, p. 331. (On nous a rapporté un fait semblable qui s'est produit dans un élevage de l'Aveyron au mois de juin 1940 quand les escadrilles de bombardiers allemands survolèrent la région). — Le gibier a déserté un étang et les manades de taureaux ont été effrayées. *Canaple contre Aerea*, Trib. Comm. de Marseille, 10 janvier 1939. Ce jugement est intéressant à plus d'un titre mais nous mentionnons spécialement la répugnance du Tribunal à appliquer la

autant de motifs qui, s'ils ont été prouvés, ont légitimé une réparation, à condition toutefois qu'ils aient eu une importance suffisante et que le préjudice subi ait excédé la mesure ordinaire des obligations de voisinage (29). L'expérience a prouvé que l'atterrissage d'un avion dans un champ de blé par exemple, ne cause par lui-même qu'un dommage insignifiant, mais qu'il entraîne une destruction importante de la récolte par les curieux qui ne manquent pas d'arriver sur les lieux, afin de se rendre compte de ce qui s'est passé et de pouvoir émettre autour d'eux une opinion d'autant plus énergique qu'elle sera vraisemblablement fausse sinon absurde. Evidemment, on ne saurait rendre l'aviateur responsable de la curiosité du public et si un dommage est causé à la récolte, la réparation devrait en être demandée à la commune dont les services

responsabilité objective. Alors que les juges n'avaient qu'à constater que l'hydravion avait effectivement effrayé le gibier et les taureaux, sans se préoccuper des raisons de ce survol à basse altitude, nous relevons, parmi les motifs du jugement, le suivant qui témoigne à l'évidence qu'il paraît anormal à des magistrats de condamner sans qu'un embryon de faute motive la responsabilité : « Attendu qu'en l'état des considérations ci-dessus (le survol du domaine à basse altitude) et compte tenu de ce qu'aucun des témoins entendu n'a signalé des conditions atmosphériques particulières pouvant avoir obligé par une force majeure véritable, les hydravions aperçus par eux à voler très bas ; de ce que d'autre part la Compagnie défenderesse ne justifie d'aucun cas fortuit s'étant produit dans son service, et pouvant justifier les survols litigieux, de ce qu'enfin il résulte de l'ensemble des renseignements techniques fournis au Tribunal que, malgré leur faible qualité nautique, ce dont d'ailleurs la Cie Aerea serait responsable, ses appareils auraient pu facilement ne survoler La Palissade qu'à une altitude suffisante pour ne pas effrayer le gibier et les taureaux, il convient de décider que la Cie défenderesse a, dans une certaine mesure au moins, vraiment commis une faute à l'égard de Canaple. » Cf. *Gaz. Pat.*, 1939, 1, 335.

(29) Cour de Cassation civ., 18 février 1917, *D. P.*, 1917, 1, 385, cf. aussi TISSOT, De la responsabilité en matière de navigation aérienne (*Thèse Paris*, 1925).

de police n'ont pu empêcher la violation de la propriété privée. Mais un autre cas peut se produire : un avion tombe dans un champ, un cultivateur se précipite auprès de l'appareil pour porter secours aux passagers ou collaborer au sauvetage des marchandises. Dans cette intervention, le sauveteur bénévole est blessé. A quel titre pourra-t-il demander la réparation du préjudice qu'il a subi ? La Cour de Cassation a admis d'une façon qui nous semble excessive (30) que ce cas était régi par l'art. 53 de la loi de 1924 et « que la chute de l'aéronef, de son équipage et de son chargement au secours desquels Corcoll s'est instantanément élancé, ont eu lieu au cours des évolutions commerciales de l'appareil ; que son incendie a accompagné ou suivi aussitôt cette chute ; que cet accident de navigation ayant provoqué le geste altruiste de Corcoll se trouve en rapport nécessaire avec lui ; qu'ainsi se trouve établi par la succession des événements le lien entre les évolutions de l'aéronef et les blessures de Corcoll ». Nous avouons la surprise que nous éprouvons en voyant la Cour de Cassation déclarer que l'intervention volontaire d'un tiers est régie par un article de loi sur les évolutions de l'aéronef (31). Avec la loi de 1924, le juge ne doit rechercher que l'existence d'un lien de causalité entre les évolutions de l'aéronef et le dommage. En l'espèce, ce lien n'existe pas. Si Corcoll est intervenu, c'est de sa propre initiative, la loi de 1924 ne joue donc pas. Il ne s'agit pas de lui reprocher un geste généreux et de le priver de la réparation du préjudice qu'il a subi en portant secours à d'autres, mais point n'est besoin pour autant de lier son intervention aux évolutions de l'appareil. Le cas nous paraît être le type même de la gestion

(30) Cf. Corcoll contre Aéropostale, Cass. Req., 31 mars 1930, *G. Palais*, 1930, 1. 900, *R. J. I. L. A.*, 1930, p. 364. Cf. également note de M. Picard, *Revue Générale des Assurances Terrestres*, janvier-février 1931, p. 91.

(31) Cf. dans le même sens X. HEINRY, La responsabilité civile de l'exploitant d'aéronef pour les dommages causés aux tiers à la surface (*Thèse Rennes*, 1937).

d'affaires, si le chef de bord ou l'exploitant ne sont pas en état de manifester leur volonté. Dans le cas contraire, si l'intervention a lieu avec l'assentiment du chef de bord il y a un contrat de mandat et c'est à l'un ou à l'autre de ces titres qu'il aurait fallu accorder réparation. Qu'il nous soit permis de regretter, d'ailleurs, que la loi sur la navigation aérienne n'ait pas organisé le sauvetage des aéronefs de façon analogue au sauvetage des navires. Si l'appareil tombe en mer l'assistance et le sauvetage seront régis par la loi du 29 avril 1916 (32), que le sauvetage soit fait par un autre aéronef ou par un bateau. Si la chute a lieu sur une voie de navigation intérieure, l'aéronef en contact avec l'eau (33) étant astreint aux règlements qui régissent les bateaux de navigation intérieure, c'est donc

(32) Cf. à ce sujet un intéressant arrêt de la Cour d'Appel d'Aix : Air-France et The British Aviation Insurance Group contre Vve Risse et Cie de Navigation Daher, 2^e Chambre Civile, 23 novembre 1938, non publié.

Un hydravion de la Compagnie Air-Orient avait été contraint de se poser en mer, près de Corfou. Le capitaine Risse, commandant le navire qui s'était porté au secours de l'appareil, avait réussi par une manœuvre hardie qu'il avait accomplie lui-même, avec une chaloupe de son navire, à s'approcher de l'hydravion et à lui amarrer un câble, qui avait permis par la suite d'amener l'appareil à bord du bateau. Les premiers juges avaient, en se basant sur la gestion d'affaires et l'enrichissement sans cause, accordé une rémunération au capitaine Risse, pour cette partie du sauvetage. La Cour d'Aix a réformé le jugement sur ce point : « Attendu que les premiers juges ont statué *ultra petita*, en accordant rémunération pour la partie de l'opération que le commandant Risse a exécutée, alors qu'il n'était pas sur son bateau, puisque le commandant lui-même n'en fait pas état, dans son assignation. — Qu'au surplus, le fondement sur la gestion d'affaires ou l'enrichissement sans cause d'une rémunération pour cette partie de l'opération, ne saurait être admis. — Qu'en effet, il n'y a pas eu gestion d'affaires puisque le commandant de l'avion était présent. — Qu'il n'y a pas eu non plus enrichissement sans cause, puisqu'il n'y a pas eu transfert d'une valeur d'un patrimoine à un autre patrimoine. »

(33) Art. 5 de la loi du 19 mai 1928.

la loi sur la navigation fluviale qui s'appliquera. Si l'appareil, fût-ce un hydravion, s'écrase au sol, il n'y a aucune réglementation.

Cependant si le législateur a imposé une responsabilité de plein droit à l'aviateur, il n'a pas, néanmoins, pu déclarer qu'il serait responsable, même si l'accident était dû au fait de la victime. L'art. 53 s'exprime ainsi en son alinéa 2 : « Cette responsabilité (de plein droit) ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime. » Quand il s'est agi d'interpréter ce texte, des divergences d'opinion se sont manifestées. Certains auteurs (34) ont prétendu que seule la faute intentionnelle de la victime exonérerait complètement l'aviateur de toute responsabilité et encore n'est-ce qu'avec répugnance qu'ils acceptent de ne pas lui faire supporter la conséquence du suicide de la victime (35). On ne saurait être plus aimable pour les non-aviateurs ! Cela revient à dire que, si un piéton, voyant sur une route une voiture rouler à sa gauche, se jette volontairement sous les roues du véhicule pour donner une leçon au chauffeur et lui apprendre à tenir sa droite, la victime (ou ses ayants-droit) aura droit à une indemnité pour avoir si généreusement contribué à inculquer à l'automobiliste les règles de la plus élémentaire prudence. Ce qui paraît ridicule sur le plan automobile le serait-il moins sur le plan aérien ? Il nous semble avec M. Esmein (36), que le texte disant que la responsabilité peut être « atténuée ou écartée », en cas de faute de la victime, il doit y avoir des cas où la respon-

(34) Cf. L. BRUNSCHWICK, op. cit., p. 64.

(35) L. BRUNSCHWICK, op. cit., p. 65. « Quand agissant intentionnellement la victime utilise l'aéronef, volontairement pour son propre préjudice, détruisant ainsi le caractère spécifique du risque aérien, elle perd droit *en principe* à toute réparation. Cependant, si elle parvient à prouver que l'aéronaute a commis une faute, les juges auraient à comparer ces deux fautes. »

(36) PLANIOL, RIPERT, ESMEIN, *Traité de Droit Civil*, Obligations, 1^{re} partie, Tome VI, p. 959, en note.

sabilité de l'aviateur doit être écartée. Le cas de faute intentionnelle de la victime est tellement évident que nous n'en parlerons même pas. Mais, en cas de faute simple de la victime, comment faudra-t-il procéder ? Pour avoir droit à réparation, la victime n'a qu'à prouver le lien de causalité entre le dommage qu'elle a subi et les évolutions de l'aéronef. Pour dégager sa responsabilité l'aviateur va démontrer qu'il y a eu faute de la victime. A ce moment nous estimons que l'on retombe dans le droit commun de la responsabilité. La faute de la victime fait échec à l'application de la théorie du risque et si la victime n'arrive pas de son côté à prouver une faute de l'aviateur, elle n'aura droit à aucune réparation. Cette solution rigoureuse peut-être pour la victime, mais équitable, nous paraît être la seule qui permette d'écarter les difficultés qu'entraîne la comparaison de deux éléments de responsabilité aussi dissemblables que le risque et la faute, dont l'un est uniquement objectif et l'autre éminemment subjectif.

La jurisprudence estime d'ailleurs que la faute de la victime peut faire écarter entièrement toute responsabilité de l'exploitant de l'aéronef auteur du dommage (37).

(37) Cf. *Klairval contre Société Aéronautique-Club de France*, Paris, 15 mai 1935, *G. Pal.*, 1935, 2, 229. Celui qui, prévenu du très grave danger qu'il court en se plaçant à un certain endroit d'un terrain d'atterrissage, s'y place tout de même, malgré les avertissements reçus, ne peut en cas d'accident formuler une demande de dommages-intérêts. « Considérant que *Klairval* s'était vu interdire l'accès du terrain par un commissaire du service d'ordre ; qu'il a transgressé cet ordre par émulation professionnelle, comportant mépris du risque mais acceptation de ses conséquences ... Considérant qu'est rapportée la preuve du fait qui, au sens de la disposition légale précitée, constitue la faute qui, non seulement atténue mais doit faire écarter la responsabilité de la Société intimée dans l'accident qui a coûté la vie à *Klairval*... »

§ 5. — Compétence et prescription

Devant quel tribunal le tiers qui se plaint d'un préjudice produit par un aéronef en évolutions, pourra-t-il porter son action ? L'article 56, § 1^{er} de la loi du 31 mai 1924 répond : « L'action en responsabilité est portée, au choix du demandeur, devant le tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le tribunal du domicile du défendeur. » Cette règle se borne à reproduire l'art. 59 du Code de Procédure Civile et il n'y a pas de remarque particulière à faire à son sujet. Mais si la loi précise la situation des tribunaux compétents pour connaître de l'action en indemnité, elle n'édicte aucune règle concernant la durée pendant laquelle cette action est possible ; dans le silence des textes il faut admettre que la prescription qui s'applique ici est la prescription trentenaire. Ce long délai n'est pas sans présenter de graves inconvénients, mais il n'est pas contestable que c'est celui qui a été admis par la loi de 1924.

SECTION II

ETUDE CRITIQUE DE LA LOI DU 31 MAI 1924

Pour résumer les explications précédentes relatives à la portée d'application des dispositions de la loi du 31 mai 1924 sur la responsabilité en matière de navigation aérienne, nous pouvons dire qu'elle déclare l'aviateur toujours responsable, même s'il n'a pas commis de faute, même si la cause du dommage est un cas fortuit ou de force majeure. Tout dommage dont l'aéronef aura été l'instrument devra être réparé par l'exploitant. En mettant la chose en circulation, on crée un risque supplémentaire vis-à-vis des tiers et on doit en assumer la charge ; mais la loi française sur la navigation aérienne pousse à l'extrême ce raisonnement, puisqu'elle admet que la cause étrangère n'est pas un motif d'exonération.

Il y a là une notion absolument anormale dans notre législation. Il est à peine besoin de rappeler que tout le système français de responsabilité de droit commun, tel qu'il résulte des articles 1382 et suivants du Code Civil est essentiellement basé sur la faute ou la présomption de faute. Sans doute, la diversité des régimes juridiques adoptés par notre code fait de cette construction un ensemble harmonieux et nuancé : avec les articles 1382 et 1383, c'est le demandeur qui devra apporter la preuve de la faute génératrice du dommage ; avec l'article 1386, la victime devra prouver le défaut d'entretien ou le vice de construction du bâtiment, et cette preuve suffira à rendre le propriétaire responsable du dommage causé par la ruine de l'édifice ; l'article 1384, en tant qu'il vise les mineurs et les apprentis, présume la responsabilité des père et mère et des artisans, mais admet qu'ils en seront exonérés s'ils apportent la preuve qu'ils n'ont pas commis de faute ; l'article 1385, pour les animaux, et l'article 1384, dans ses dispositions relatives aux choses inanimées et aux préposés, ne permettent au gardien et au remettant de s'exonérer de la présomption de respon-

sabilité qui pèse sur eux, que par la preuve du cas fortuit, de la force majeure ou de la faute d'un tiers. Ainsi toujours un élément subjectif sert de base à la responsabilité.

Tout au plus la loi du 9 avril 1898, sur les accidents du travail, a-t-elle édictée une responsabilité spéciale et aggravée pour protéger l'ouvrier contre les risques auxquels il est exposé de par son travail. Des considérations sociales et humanitaires ont imposé cette législation, qui est, d'ailleurs, beaucoup moins sévère que les règles résultant de la loi du 31 mai 1924 (1).

On peut donc dire que notre Droit français n'avait pas admis, jusqu'à la fin du xix^e siècle, que l'on puisse être responsable sans qu'une idée de faute ne vienne servir de base à la responsabilité (2). Dans la notion même de responsabilité entre un élément moral.

Si l'on cherche, dans l'Histoire, les origines de ce principe essentiel de notre Droit, il faut remonter à l'époque sémitique, date à laquelle on trouve déjà trace de la loi du talion. Sans doute, cette loi est l'expression du principe de responsabilité, mais elle en est une expression primitive et rudimentaire. Coutumière pendant longtemps, la loi du talion fut codifiée, pour la première fois, par Hammourabi (3). Cette pratique du talion qui nous paraît

(1) La loi de 1898 ne s'applique pas à l'égard des tiers, mais à l'intérieur d'une entreprise, puisqu'elle exige l'existence d'un contrat de travail entre l'employeur et le salarié. De plus, le montant de la réparation est forfaitaire.

(2) Cf. G. RIPERT, *La Règle morale dans les Obligations civiles*, Paris, 1933.

(3) Hammourabi, quatrième roi de la dynastie amorrhéenne vivait approximativement au xx^e siècle avant notre ère (cf. sur ce sujet : G. CONTENAU, *Manuel d'Archéologie Orientale*, Paris, 1927, T. II, p. 828-830). Son code, gravé sur un bloc de diorite, qui se trouve dans la salle assyrienne du Musée du Louvre à Paris, a été découvert à Suse en 1902. La traduction française, œuvre du P. Scheil, date de 1906. Hammourabi n'est pas, comme on le dit parfois, l'auteur de la loi du talion. Il n'a fait que codifier des coutumes antérieures

barbare aujourd'hui (4), a été pourtant, dans les temps anciens, un frein efficace à la vengeance privée, qu'elle autorisait, afin de la limiter. Auparavant, en effet, la victime pouvait punir, à son gré, l'auteur du dommage. On se faisait justice à soi-même, et, alors comme aujourd'hui, les hommes devaient estimer le préjudice qu'ils subissaient, d'autant plus cher que rien ne venait limiter leur appréciation. En interdisant ces excès de la vengeance, on a ouvert la voie à la réglementation de la réparation des dommages. Sans doute il y avait, dans l'esprit de ces peuples, confusion entre la réparation civile et la peine.

à lui, et unifier les lois des différents pays sur lesquels la domination de Babylone s'étendait. Bien que dans les extraits des lois sumériennes que nous possédons, il ne soit pas fait mention de la loi du talion, il est indiscutable que la coutume existait avant Hammourabi.

(4) Voltaire, qui n'était pas la douceur même, a célébré, dans les termes suivants, cette institution :

L'heureuse loi du talion
Est des lois la plus équitable.

S'il en admettait le principe, il en trouvait cependant l'application un peu trop douce quand il était en cause. Cependant, il ne se faisait pas d'illusion sur la valeur morale de cet usage. Mais nous avons souvent constaté qu'on interprétait à la lettre le mot de Voltaire. Combien de fois n'entend-on pas déclarer, par des gens qui n'ayant jamais abordé, de près ni de loin, une question juridique, et ont de ce fait, comme il se doit, une opinion définitive sur les matières qu'ils ignorent, que le régime du talion est le meilleur et que ce serait un grand progrès que de l'admettre de nouveau dans nos lois modernes. Cette loi, qui est la manifestation tangible et rapide de la justice, correspond bien, au point de vue simpliste qui est celui des peuples primitifs. Située à l'opposé de toute civilisation chrétienne, elle est fort heureusement de nos jours bannie du droit privé. Remarquons toutefois que dans les relations internationales elle trouve encore parfois des applications : les représailles, seul langage que comprennent certains peuples, ne sont pas autre chose. On pourrait en conclure que le droit international n'est encore qu'à un stade embryonnaire, si l'on n'admet pas, avec G. Scelle, que l'existence du Droit peut être indépendante de sa sanction.

Le préjudice était une rupture d'équilibre que la loi du talion compensait avec exactitude, soit en infligeant à l'auteur un dommage analogue, soit en l'obligeant à verser à la victime une somme d'argent représentative de la valeur du dommage. L'élément moral se retrouve mieux dégagé, par suite de l'évolution normale du principe initial, dans la loi des XII Tables (5).

Il a passé dans notre ancien Droit français pour devenir notre article 1382 (6).

Cette responsabilité pour faute, bien révolutionnaire à l'origine, est aujourd'hui anachronique car elle a été dépassée par le progrès. Le législateur n'a pas encore osé la renier mais la vie, précédant comme toujours l'évolution juridique, l'a obligé à lui porter de si graves atteintes que tout l'édifice chancelle. La notion de présomption de faute que l'on a dégagée de notre article 1384 est la brèche par laquelle va pénétrer l'esprit nouveau, celui du ^{xx}e siècle, qui doit baser la responsabilité non pas sur la faute, mais sur le risque créé. L'aviation ne porte pas le lourd handicap d'un passé, sa jeunesse lui épargnera la routine. Dès son essor, il faut lui donner un régime juridique « up to date » ; elle sera soumise à la théorie du risque. Et ce, avec d'autant plus de raison qu'elle crée un danger très grave à sens unique : c'est toujours l'aviateur qui causera un préjudice à ceux qui se trouveront à la surface. L'avion est un engin dangereux contre le-

(5) COLLINET et GIFFARD, *Précis de Droit Romain*, Tome II, Obligations, 2^e édition, page 134.

(6) Devant le Corps Législatif, lors de la discussion des articles du Code Civil sur la responsabilité, le tribun Tarrible a déclaré : « Le dommage, pour qu'il soit sujet à réparation, doit être l'effet d'une faute ou d'une imprudence de la part de quelqu'un. S'il ne peut être attribué à cette cause, il n'est plus que l'ouvrage du sort, dont chacun doit supporter les chances. » (FENET, *Recueil complet des travaux préparatoires du Code Civil*, Paris, 1827-1828, Tome XIII, p. 488.)

quel il faut protéger tous ceux qui seront un jour ses victimes (7).

Tels sont les arguments essentiels qui ont été mis en avant pour appliquer à l'aviation un régime de responsabilité, nouveau, mais trop sévère, régime qui témoigne chez celui qui le préconise un effroi en face du progrès (8). On condamne d'avance et sans appel car il ne faut pas que les humains du ^{xx}^e siècle voient peser sur eux plus de risques que les Romains du temps de César. Ils veulent bien profiter du développement des connaissances scientifiques mais par un pacte léonin. Si nos aïeux gaulois ne craignaient qu'une seule chose : que le ciel tombât sur leur tête, on peut dire que leurs descendants craignent beaucoup plus la chute des navigateurs aériens, puisque les Gaulois n'avaient pas prévu, à notre connaissance, de recours contre la divinité cause de la chute céleste, alors que les Français du ^{xx}^e siècle plus prati-

(7) Il est particulièrement important de signaler que le Rapporteur du projet établi par la Commission d'études législatives a été M. Ripert qui a toujours défendu si énergiquement la théorie de la responsabilité pour faute. Dans son rapport il a pris parti pour l'application du risque créé à l'aviation et a déclaré notamment : « Celui qui met en circulation un appareil volant crée pour la société des hommes un péril nouveau ». Plus loin : « Peu importe la cause du dommage, puisque la cause première, c'est l'existence de l'aéronef dans les airs » (*Bulletin de la Société d'Etudes législatives*, 1921, page 288). La cause première d'un accident d'automobile est également l'existence de l'automobile et pourtant applique-t-on la théorie du risque ? La seule raison qui explique cette attitude, sans la justifier pleinement, est la date à laquelle elle a été prise : 1921. L'aviation était encore quelque chose d'exceptionnel, mais depuis, la situation a complètement changée, seule la loi est restée la même.

(8) « Il ne faut pas craindre d'appliquer ici une théorie que l'on a souvent discutée sous le nom de théorie classique, parce qu'inexacte peut-être comme précepte général de la responsabilité civile, elle est profondément exacte pour celui qui crée pour les autres des risques exceptionnels » (RIPERT, rapport précité).

ques ont décidé que celui qui tomberait du ciel serait toujours responsable du dommage causé par son fait. Et nous le répétons seule la crainte incontestable du danger supposé immense que l'avion faisait courir aux habitants de la surface explique ce traitement. Ainsi que le marque Demogue, dans son traité *Des obligations*, « le développement rapide de toute source nouvelle de dommages provoque une réaction du besoin de sécurité » (9).

Mais, dangereux au début (10), l'avion s'est rapidement perfectionné et il n'est plus aujourd'hui qu'un mode de locomotion comme les autres. Il n'a, avec tous les autres, qu'une différence de qualité mais non une différence de nature.

Maintenant que l'avion est entré dans les mœurs, qu'il a conquis droit de cité, l'ostracisme législatif de l'aviateur n'en a pas moins subsisté. Pourquoi vouloir appliquer à l'aviateur un régime juridique particulier et exceptionnellement sévère ? Pourquoi répudier le principe de responsabilité délictuelle ? Il serait trop vieux ? mais la notion de présomption de faute, bien loin d'avoir frappé à mort ce principe, lui a au contraire insufflé une vie nouvelle en l'adaptant aux nécessités modernes. Le risque est à sens unique c'est entendu ; qu'en cas d'accident l'auteur soit présumé en faute, rien de plus normal, mais qu'en cas d'accident l'auteur soit obligatoirement responsable devient excessif. Il ne faut pas se leurrer : les risques aux tiers résultant de la circulation automobile sont infiniment plus graves que ceux résultant de la navigation aérienne. Les avions ont pour domaine l'immensité de l'espace, les automobiles sont obligées de circuler sur l'étroit ruban des routes en frôlant à chaque instant piétons et obstacles. Il faut établir la responsabilité pour

(9) DEMOGUE, *Traité des Obligations*, T. III, p. 460.

(10) Le danger était d'ailleurs beaucoup plus grand pour l'aviateur que pour le tiers à la surface ainsi que l'expérience l'a prouvé.

risque en aviation, dit-on souvent (11), car l'expérience prouve qu'il ne reste d'un avion qui a subi un accident sérieux, qu'un amas de ferrailles enchevêtrées. Aucune indication ne pourra être tirée des décombres et l'aviateur pourra toujours s'exonérer en prétextant qu'il y a cas de force majeure. Mais ce raisonnement nous paraît bien fragile car si les restes de l'appareil détruit ne permettent pas de discerner la cause de l'accident, comment permettraient-ils de prouver (car la force majeure doit se prouver) que la catastrophe est due à un cas de force majeure. C'est d'ailleurs sur le point précis de la force majeure que se manifeste la seule différence pratique entre la théorie de responsabilité à base du risque et la théorie de responsabilité pour faute : en cas d'accident dû à la force majeure, par qui sera supporté en définitive le dommage ? Par l'auteur, dit l'une, par la victime, dit l'autre. Ni l'un ni l'autre n'ont la moindre responsabilité dans ce qui s'est passé, c'est la fatalité et vouloir dans ce cas chercher un responsable n'est pas possible. Le tiers à la surface n'a rien fait pour subir un dommage, l'aviateur, lui, était en l'air c'est pour cela qu'il devra supporter le poids du dommage. Cet argument n'est pas un argument juridique mais un argument sentimental, qui par conséquent n'est pas à retenir. Qu'en droit administratif on applique la théorie du risque, la question est toute différente car il s'agit de maintenir l'égalité des individus devant les charges publiques et il serait injuste qu'une activité qui s'exerce au profit de tous soit préjudiciable à un seul. Mais ici rien de tel, c'est un conflit d'intérêts privés également respectables.

Quand nous soutenons que la responsabilité de l'aviateur ne devrait être retenue que sur la base d'une présomption de faute, nous ne voulons pas dire que le cas fortuit devrait être une cause d'exonération, car dans le cas fortuit il y a toujours un embryon de responsabilité.

(11) Lisa BRUNSWIK, La Responsabilité envers les Tiers dans la Navigation aérienne (*Thèse Paris*, 1935, p. 16).

Il suffit pour cela de rechercher quelle est l'origine du cas fortuit. Cette origine est dans le fonctionnement interne et l'utilisation normale de l'appareil, c'est en quelque sorte une conséquence, rare mais directe du vol. C'est un événement imprévu, mais non pas imprévisible. La faute est de ne pas l'avoir prévu. Il y a eu une panne de moteur par rupture de pièce. Cas fortuit, c'est un hasard, mais qu'est-ce que le hasard, sinon le terme qui désigne une cause ignorée d'un effet que l'on constate. Un luxe de précautions aurait peut-être empêché la survenance du cas fortuit, qui n'est pas insurmontable. C'est précisément ce caractère de domination possible qui nous amène à dire que le cas fortuit ne doit pas être une cause d'exonération, au même titre que le caractère insurmontable de la force majeure nous fait dire qu'il ne faut pas chercher un responsable. On est en présence d'un déchaînement imprévisible d'une force supérieure au génie humain devant laquelle il faut s'incliner. Il importe d'ailleurs de remarquer que cette notion de force majeure est éminemment relative, car demain les forces qui nous paraissent les plus rebelles seront peut-être disciplinées. Ne verra-t-on pas un jour utiliser les millions de volts des décharges atmosphériques ? et pourtant s'il est une force majeure en ce moment, c'est bien la foudre.

De plus, il n'est peut-être pas sans intérêt de constater que le système du risque qui nous est présenté comme un progrès considérable sur la faute n'est peut-être pas loin d'être un grave retour en arrière. Il suffit en effet, avec la théorie objective, qu'il y ait un lien de causalité entre le dommage et l'avion, pour que l'aviateur soit responsable. N'y a-t-il pas dans cette façon de raisonner un rapprochement troublant avec la coutume bien antérieure à la loi du talion, qui permettait à la victime d'un dommage de se venger même si l'auteur du dommage n'était pas coupable (fou, animal) ?

D'autre part le risque est adopté dans un but de protection des tiers. Puisque *toujours* l'aviateur devra réparation du dommage qu'il aura causé, il est immoral de

laisser voler des gens qui ne seraient pas en état d'indemniser les victimes éventuelles du préjudice. Le risque est la rançon du progrès, mais le progrès est un phénomène social qui s'impose à tous. La réparation du préjudice doit être répartie sur le plus grand nombre d'individus possible. C'est ce qui rend parfaitement juste l'application en droit administratif de la théorie objective, puisqu'elle s'efforce de maintenir l'égalité devant les charges publiques. Or il existe, en droit privé, un procédé de répartition des risques, ce procédé c'est l'assurance. Pour que la théorie objective soit réellement une garantie, il faut lui adjoindre l'assurance obligatoire (12) car, sans elle, l'incurie d'un seul peut ruiner entièrement toute l'économie du système. La loi française n'en parle pas ; de la sorte le système injuste dans son essence devient inopérant dans son application. Nous avons donc le droit de le déclarer mauvais.

Enfin le régime français sacrifie délibérément à l'intérêt des victimes l'intérêt également respectable de l'exploitant. Le système français ruine toute l'économie de l'aviation privée en laissant l'auteur du dommage responsable dans chaque cas, *in infinitum*. Chacun est d'accord aujourd'hui pour reconnaître que le principe de la responsabilité pour risque, quand il est appliqué, doit être corrigé par un système de limitation globale de responsabilité (13). La loi française ne le fait pas. Là encore nous la condamnons. Et d'ailleurs si nous nous reportons aux législations étrangères nous allons constater que

(12) Cf. à ce sujet la note de M. le Doyen Ripert, sous un curieux arrêt de la Cour d'Appel de Besançon du 15 juillet 1940, Mouge contre Vve Emoney, *D. C.*, 1941, J. 75. M. le Doyen Ripert trouve « singulier » de prétendre condamner un homme comme gardien d'une chose en se défendant de rien lui reprocher. Il estime que « s'il est nécessaire d'assurer la réparation des accidents d'automobiles, il appartenait au législateur d'y pourvoir, et il n'était d'autre moyen que l'assurance obligatoire ».

(13) Cf. *infra*, page 64.

le système français de responsabilité pour dommages aux tiers se trouvant à la surface est loin d'être appliqué dans tous les pays étrangers qui ont, cependant, des lois souvent postérieures à la nôtre.

SECTION III. — LES LEGISLATIONS ETRANGERES

Dans ce paragraphe nous allons passer en revue les principales législations étrangères. Nous examinerons rapidement la législation allemande et la législation suisse qui sont deux exemples de responsabilité objective. La législation anglaise et la législation américaine nous retiendront davantage, car elles présentent d'intéressantes particularités. Nous dirons ensuite quelques mots des pays où la présomption de faute est la règle : Mexique, Autriche, Pologne, avant d'arriver au régime italien qui est particulièrement favorable aux aviateurs.

En Allemagne, la loi sur la navigation aérienne date du 1^{er} août 1922. Elle adopte le principe de responsabilité *objective et limitée*, dans les cas (art. 29) « d'accident survenu à l'occasion de l'exploitation d'un aéronef » et lorsque l'exploitation est la cause directe du dommage. De plus, ce sera le détenteur de l'appareil au moment de l'accident qui sera responsable. Dans les autres cas, c'est le droit commun qui doit s'appliquer. Ce qui est intéressant à noter dans la loi allemande, c'est la limitation de responsabilité, limitation qui est le corollaire nécessaire de la responsabilité pour risque et dont l'absence vicie le système français. De plus l'autorisation d'exploiter l'aéronef ne sera accordée (art. 29) que sur justification que le détenteur est assuré ou qu'il a fourni sûreté par dépôt d'une somme d'argent ou de valeurs.

La Suisse connaît, elle aussi, un régime rigoureux édicté par l'arrêté du Conseil Fédéral du 27 janvier 1920. Les deux points essentiels de la loi suisse sont, d'une part, la responsabilité objective illimitée, même s'il s'agit de dommage indirect (survol) et, d'autre part, la nécessité de fournir une garantie pour assurer l'exécution des obligations qui pourraient incomber au propriétaire de l'avion ou aux personnes responsables.

On cite volontiers la Grande-Bretagne parmi les pays ayant adopté la responsabilité objective. Nous allons voir

ce qu'il y a lieu d'en penser. L'« Air Navigation Act » de 1920 précise dans sa section 9 quelle sera la responsabilité encourue par l'aviateur pour dommages aux tiers à la surface. Ce texte écarte tout d'abord la responsabilité pour dommage indirect (trespass or nuisance), si l'altitude de survol « a été justifiée par le vent, le temps ou toute autre circonstance » à condition que les prescriptions légales soient respectées. La rédaction de la loi anglaise a permis à la doctrine de discuter la nature du fondement admis en matière de dommage direct. La loi s'exprime, en effet, ainsi : « ... Là où il y aura dégâts matériels ou perte, causés par un tel aéronef, ou par un objet tombant de cet aéronef, à toute personne ou à toute propriété sur terre ou sur l'eau, il pourra être exigé du propriétaire de l'aéronef des dommages-intérêts pour les dégâts ou perte correspondants, sans qu'il soit besoin pour cela de preuve de négligence, d'intention ou autre raison déterminante chez lui, tout comme si ces dégâts ou pertes avaient été réellement causés de propos délibéré, négligence ou faute, sauf le cas où ils seraient dûs en totalité ou en partie à la faute de la personne qui en aura souffert. »

Certains auteurs (14) y voient une responsabilité objective, puisque la force majeure n'est pas un motif d'exonération. D'autres (15), et nous nous rallierions volontiers à eux, n'y voient qu'une présomption de responsabilité aggravée. Avec cette dernière interprétation, l'« Air Navigation Act » reste dans le droit commun, ce qui aura pour conséquence de permettre conformément à la « common law » un partage de responsabilité dans certains cas. Si au contraire, l'« Air Navigation Act » instaure une res-

(14) Cf. A. D. Mac Nair, *The law of the Air*, Londres, 1932. Lisa Brunswick, *op. cit.*

(15) Cf. en particulier A. Kaftal : *La Convention de Rome du 29 mai 1933 pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés aux tiers à la surface et les législations nationales*, *R. G. D. A.*, 1934, p. 510 et suiv.

pensabilité étrangère au droit commun, il suffira, d'après le texte précité, que l'accident soit dû même pour partie à la faute de la victime pour qu'il n'y ait pas lieu à réparation. Il appartiendra à la jurisprudence de résoudre le problème. Nous n'avons pas connaissance de décisions des tribunaux qui permettent de dire comment il faut interpréter le texte de loi.

La question de la responsabilité envers les tiers à la surface présente aux Etats-Unis un intérêt particulier provenant du fait qu'il n'existe pas de loi s'appliquant à l'ensemble des différents Etats. Cela s'explique par leur organisation constitutionnelle. Les Etats-Unis forment une union d'Etats. Dans certains domaines une autorité exclusive a été conférée par la constitution au gouvernement fédéral, tandis que, dans d'autres, l'autorité fédérale et celle des Etats particuliers s'exerce concurremment. Ailleurs enfin, l'autorité appartient exclusivement aux Etats particuliers.

S'appuyant sur l'article 1^{er}, section 8, clause 3, de la Constitution qui donne au Congrès le pouvoir de réglementer le commerce entre les différents Etats, le Congrès a estimé posséder l'autorité suffisante pour régler un grand nombre de problèmes suscités par l'aviation.

Ainsi a été promulgué en 1926 l'« Air Commerce Act » (an act to encourage the use of aircraft in commerce and other purposes). Cet act a donné dans sa section 3, pouvoir au Secrétaire du Commerce de publier des ordonnances ayant pour but de réglementer l'aviation. Ces ordonnances dites « Air Commerce Regulations » sont entrées en vigueur le 22 mars 1927. Elles fixent entre autre la hauteur minima à laquelle peuvent voler les aéronefs, mais ne s'occupent pas de la responsabilité. En effet, en vertu des principes concernant la délimitation entre les pouvoirs fédéraux et ceux des Etats particuliers, chaque Etat réglemente tous les problèmes intéressant son territoire et le gouvernement fédéral n'intervient pas sauf, en ce qui concerne la navigation aérienne, s'il avait à

craindre des difficultés pour le commerce entre les Etats. Ce qui n'est pas le cas pour la responsabilité envers les tiers.

Ainsi, malgré le besoin d'uniformiser, on n'a pas pu le faire par une loi fédérale. Le Comité de Droit aérien de l'American Bar Association a élaboré un texte appelé « Uniform State Law of Aeronautics » qui ne s'occupe en principe que des problèmes ressortissants à la compétence des Etats. La section 5 de ce texte introduit une responsabilité absolue pour les dommages causés sur le sol, pendant l'ascension, la descente, le vol de l'aéronef ou par le jet d'un objet quelconque. Une seule excuse : la faute de la victime.

Ce texte a été adopté par 18 Etats et Territoires. En 1931, l'Etat d'Idaho a abrogé cette loi et en a promulgué une analogue à celle de l'Etat de Pensylvanie. Les Etats d'Arizona et de Connecticut ont adopté des règles différentes de la section 5. Les autres ont gardé le droit commun.

Cette trop sévère responsabilité a suscité du mécontentement à tel point qu'on s'est demandé si la section 5 de l'« Uniform State Law » n'était pas anticonstitutionnelle pour violation du 14^e amendement de la Constitution des Etats-Unis en privant le propriétaire d'un aéronef du droit de se défendre en établissant l'absence de faute ou la force majeure (16).

L'Etat de Pensylvanie a édicté une responsabilité délictuelle. Le propriétaire est responsable seulement pour sa négligence, conformément au droit commun, avec cette différence qu'il est présumé avoir commis une faute. Cette présomption peut être combattue par la preuve de la faute de la victime, par la preuve de la force majeure, « par le fait qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou enfin qu'il n'existe aucun lien entre le pilote et le propriétaire de l'aéronef ».

(16) Section I du 14^e amendement : « Aucun Etat ne pourra priver aucune personne de vie, liberté ou propriété sans procès judiciaire, ni refuser à toutes personnes placées sous sa juridiction une protection égale des lois. »

Dans les Etats qui admettent une responsabilité de droit commun, on vient en aide au demandeur, par la règle dite *res ipsa loquitur* (17), qui aboutit au renversement du fardeau de la preuve, en mettant à la charge du défendeur, une double présomption ; celle de sa négligence, d'une part, et, d'autre part, le fait que c'est cette négligence qui a été la cause du dommage.

Ainsi donc, aux Etats-Unis, la responsabilité pour faute est la règle générale, puisque 17 Etats seulement ont adopté un système de responsabilité objective.

D'autres pays ont également adopté, en la matière, une responsabilité basée sur une présomption de faute. La loi mexicaine, sur l'aéronautique civile, du 12 juillet 1930, fait peser, sur l'auteur d'un accident, une présomption de responsabilité, présomption qui tombe devant la preuve du cas fortuit ou de la force majeure. De même, il n'y a pas de responsabilité si le vol a été exécuté sur l'ordre de l'autorité publique.

L'Autriche n'a pas imposé à tous les types d'appareils un régime identique. Alors que pour les planeurs, ce sont les règles du droit commun dont l'application a été prévue, les avions à moteur ont été soumis au règlement des automobiles. Ce règlement en date du 9 août 1908 a prévu dans son article 1^{er}, une responsabilité absolue, mais il indique, dans son article 2, toute une série d'excuses rapprochant, dans son ensemble, le système autrichien de notre article 1384.

De plus, la loi a exigé que le propriétaire d'un aéronef ait contracté une assurance auprès d'une compagnie agréée pour la couverture de ce risque.

En Pologne, le décret du 14 mars 1928 a présumé le propriétaire de l'aéronef en faute, tant au regard des passa-

(17) i. e. les faits parlent d'eux-mêmes. Cf. sur cette question : *Air Law Review*, T. 1^{er}, p. 478 : *Res ipsa loquitur in Air Law*, par F. V. Harper, et dans la même revue, T. 2, p. 18 : *The doctrine of res ipsa loquitur, as applied to aviation*, par H. Osterhout.

gers qu'au regard des tiers. Il a fait tomber cette présomption devant la preuve que toutes les mesures possibles pour éviter l'accident ont été prises. A plus forte raison, la force majeure et la faute de la victime ont-elles été prévues comme des motifs valables d'exonération.

Un pays, enfin, est beaucoup plus libéral : c'est l'Italie, qui fonde la responsabilité aérienne sur la faute. Après avoir connu un système basé sur une présomption de faute que seule la force majeure pouvait combattre, l'Italie, par un décret-loi du 20 août 1923, a adopté un régime complexe qui manque de précision, à tel point que certains auteurs ont cru voir, dans le même texte, un régime de responsabilité objective, alors que d'autres (18) y ont trouvé un régime basé sur la faute. La rédaction du décret de 1923, art. 38, est, de fait, assez inattendue. Il y est, en effet, indiqué : « que le jet donne lieu, en tous cas, au dédommagement des dégâts occasionnés par les objets » ; « il est accordé aussi dédommagement des dégâts occasionnés par les objets tombés par suite de départ ou d'atterrissage de l'aéronef, sauf cas de force majeure ». Il semble que le législateur s'est ingénié à trouver les deux cas les plus rares de dommages aux tiers, pour appliquer à l'un, une responsabilité absolue, et à l'autre, un système de présomption de faute. Dans toutes les autres circonstances, le droit commun, dans le silence de la loi, devra donc s'appliquer, et la victime ne bénéficiera pas même du renversement de la charge de la preuve qu'entraîne le système de présomption de faute.

Mais la législation italienne présente également un autre caractère intéressant : la possibilité de l'abandon. Le propriétaire de l'aéronef qui n'a pas commis une faute personnelle peut se libérer en faisant abandon de l'aéronef à ses créanciers, et ce sera à la victime à prouver la faute personnelle du propriétaire en vue d'éviter l'abandon. Cet abandon est sensiblement différent de l'abandon existant

(18) Cf. AMBROSINI, *Caratteristiche fondamentali del la responsabilità. Il Diritto aeronautico*, T. V, p. 164 et suivantes.

en droit maritime. La loi italienne prévoit un abandon en nature alors qu'en droit maritime il existe également l'abandon en valeur. De plus en droit maritime, il n'y a pas d'abandon possible si le propriétaire commande lui-même le navire.

A notre connaissance, aucune autre législation n'a suivie la loi italienne dans cette voie. Toutefois, il nous semble qu'il serait possible d'admettre l'abandon en droit aérien à condition de limiter son application aux deux cas suivants : 1) dommage indirect, par exemple dommage résultant d'un simple survol ; 2) dommage résultant de la chute du lest ou d'un objet quelconque de l'avion. — En d'autres termes l'abandon serait possible toutes les fois que le dommage ne résulterait pas de la chute de l'appareil lui-même. C'est un fait d'expérience, en effet, que la valeur de l'appareil accidenté est très faible et il n'est pas possible d'en faire abandon dans ce cas, hormis cependant peut-être le cas de force majeure.

SECTION IV. — CONVENTIONS INTERNATIONALES

Si nous passons du plan des législations nationales à celui des conventions internationales, nous nous trouvons en présence de la Convention de Rome de 1933, relative à la responsabilité des dommages causés aux tiers à la surface.

Le congrès après de longues discussions (il y eut 8 avants-projets) s'est finalement rallié au système de responsabilité objective, suivant en cela l'avis de son rapporteur, M. Ambrosini. L'article 2 de la convention décide :

1° Le dommage causé par un aéronef en vol aux personnes et aux biens qui se trouvent à la surface donne droit à réparation par cela seul qu'il est établi que le dommage existe et qu'il provient de l'aéronef.

2° Rentrent dans cette disposition :

a) Le dommage causé par un corps quelconque tombant de l'aéronef, même dans le cas de jet de lest réglementaire ou de jet fait en état de nécessité ;

b) le dommage causé par une personne quelconque se trouvant à bord de l'aéronef, sauf dans le cas d'un acte intentionnellement commis par une personne étrangère à l'équipage, en dehors de l'exploitation, sans que l'exploitant ou ses préposés aient pu l'empêcher ;

c) l'aéronef est considéré comme en vol depuis le début des opérations de départ jusqu'à la fin des opérations d'arrivée.

Ainsi donc, le C. I. T. E. J. A., organisme international le plus représentatif de la pensée juridique mondiale, a décidé qu'il estimait que l'aviation devait se voir appliquer un traitement plus sévère que toute autre activité humaine. L'unanimité s'est faite sur l'adoption du principe et l'on a prétendu y voir une manifestation d'une conscience juridique internationale. Le principe néanmoins nous paraît critiquable. D'ailleurs la Convention de Rome

de 1933, comme toutes les conventions internationales analogues, doit, pour recevoir une application, être approuvée par les différents Etats signataires. Or elle n'est pas approuvée actuellement, malgré la force qu'elle pouvait trouver dans la conscience juridique internationale dont elle était l'émanation.

Signalons cependant qu'après avoir admis le principe de responsabilité objective, la Convention de Rome n'a pas pu ne pas voir que, dans la pratique, cette théorie rendait impossible toute exploitation aérienne sérieuse, et on a cherché à donner au principe mort-né de responsabilité objective un semblant d'existence en fixant le maximum de la réparation que l'exploitant pourrait être condamné à payer pour chaque accident, de manière qu'il soit possible de trouver un assureur qui consente à couvrir ce risque. On dit en quelque sorte à l'exploitant : je place en équilibre au-dessus de votre tête une pierre qui vous écrasera à la première occasion, mais ne vous plaignez pas, elle ne pèse que 100 kgs et vous avez une chance d'en réchapper. Evidemment il y a dans la limitation de responsabilité une sorte d'appareil orthopédique qui permet au système de marcher tant bien que mal, mais est-ce bien une solution ! Qu'on nous laisse exprimer notre surprise de voir le C. I. T. E. J. A. se rallier à un système qui pour être viable doit avant toute autre chose être tempéré par un correctif ! Et la Convention de Rome dans son article 14 prouve à l'évidence que, malgré le texte de l'article 2, les délégués n'ont pas pu se libérer de la notion de faute qui est et doit être le seul fondement de la responsabilité de droit privé. Cet article 14 est une hérésie, dans une construction de responsabilité pour risque ; il déclare en effet : que « l'exploitant n'aura pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente convention qui limitent sa responsabilité : 1° s'il est prouvé que le dommage provient de la faute lourde ou du dol de l'exploitant et de ses préposés, à moins que l'exploitant ne prouve que le dommage provient d'une faute de pilotage, de conduite ou de navigation, ou, s'il s'agit de ses préposés, qu'il a

pris toutes les mesures utiles pour empêcher le dommage... » Que devient dans tout cela l'édifice construit par l'article 2 ? Pour concilier des points de vue différents on a abouti à un système incohérent, mais surtout cet article 14 semble confondre la réparation civile et la sanction pénale.

Les quelques développements de ce chapitre auront montré, nous l'espérons, les raisons de notre préférence pour un système autre que celui qui est basé sur le risque créé, qui revient, en définitive, à confondre la cause du dommage avec l'instrument du dommage.

CHAPITRE II

La responsabilité pour les dommages causés par un aéronef à un autre aéronef

Après avoir examiné la question des rapports juridiques existants, en cas de dommages à la surface, entre auteur et victime, nous avons, suivant le plan que nous avons adopté, à aborder celle des dommages causés par un aéronef en vol à un autre aéronef en vol.

Nous rechercherons le domaine d'application de la loi française, avant de procéder à l'examen théorique du problème, ce qui nous permettra d'apprécier le système français.

SECTION I. — LA LOI FRANÇAISE

La loi du 31 mai 1924 en son article 52 s'exprime ainsi :
« Au cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'aéronef est réglée conformément aux dispositions du Code Civil. »

A. DOMAINE D'APPLICATION

L'article 52 ne s'applique que si les deux appareils sont en évolution. Nous avons vu qu'interprétant d'une façon trop large le terme évolution, la Cour de Cassation fait

entrer dans cette définition tout aéronef « en mouvement ». Nous avons donné (1) les raisons pour lesquelles nous considérons que les évolutions ne commencent qu'avec le début du décollage pour se terminer à la fin de l'atterrissage et nous espérons qu'un jour viendra où les tribunaux français sauront interpréter les termes de la loi d'une façon plus exacte.

Quoi qu'il en soit, si un appareil immobile au sol avec le système jurisprudentiel, immobile ou en mouvement sans chercher à décoller avec notre interprétation, subit un dommage de la part d'un aéronef « en évolution », la réparation du préjudice sera obtenue non pas en se conformant aux dispositions du Code Civil, mais bien en se référant à l'article 53 de la loi du 31 mai 1924, donc, en appliquant la responsabilité objective. L'avion non en évolution est un « bien à la surface » au même titre qu'une construction ou un objet quelconque.

B. DOMMAGES ENTRE AERONEFS EN EVOLUTION

Si les deux aéronefs sont en évolution, la responsabilité doit être réglée conformément aux dispositions du Code Civil ; mais est-ce celles de l'article 1382 ? ou celles de l'article 1384, § 1 ? L'indication que nous donne la loi est d'ordre purement négatif : ce renvoi au Code Civil écarte l'application en droit aérien des règles du droit maritime sur l'abordage, mais ne nous fournit aucune indication supplémentaire.

M. Ripert préconise l'application de l'art. 1382 du Code Civil car, en cas de collision, les présomptions s'annuleraient. Pour MM. H. et L. Mazeaud « le législateur paraît bien avoir eu l'intention de viser l'art. 1382 du Code Civil » (2). Il en trouvent la preuve dans l'opposition qui

(1) Cf. supra, page 30.

(2) H. et L. MAZEAUD, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle*, T. II, p. 84, 3^e édition.

existerait entre les articles 52 et 53 de la loi de 1924. L'article 53 formule en ce qui concerne les dommages à la surface, une responsabilité objective indépendante de toute idée de faute. L'article 52 qui renvoie purement et simplement au Code Civil indiquerait l'intention du législateur d'admettre en ce cas une responsabilité basée sur la faute.

Malgré l'autorité qui s'attache à ces deux interprétations par le seul nom de leurs auteurs, nous avouons qu'elles ne nous ont pas convaincu. L'aviateur, comme l'automobiliste, est gardien de la chose qui cause le dommage. L'art. 1384 est au même titre que l'art. 1382 une disposition du Code Civil ; pourquoi obliger l'aviateur à faire une preuve que l'on ne réclame pas de l'automobiliste ? Il y a là une différence de traitement dont nous ne saisissons pas le fondement. Dans la collision d'automobile, l'application de l'article 1384 a pour conséquence de mettre à la charge des assureurs la réparation intégrale du préjudice, ce qui est parfaitement normal puisque l'assurance n'est plus la loterie des premières assurances maritimes où l'assureur était un joueur. C'est un procédé de répartition des risques basé sur des données statistiques. Dans la collision d'aéronefs, la situation n'a pas changé. D'autre part, le fait que la loi de 1924 a écarté l'application de la législation sur l'abordage maritime, nous conduit également à écarter l'article 1382. L'article 407 du Code de Commerce qui édicte les règles de détermination de la responsabilité en cas d'abordage, tel qu'il résulte de la loi du 15 juillet 1915, s'exprime ainsi en son paragraphe 2 : « Si l'abordage est fortuit, s'il est dû à un cas de force majeure ou *s'il y a doute sur les causes de l'accident*, les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés sans qu'il y ait lieu de distinguer le cas où, soit les navires, soit l'un d'eux aurait été au mouillage au moment de l'abordage. » Ce qui revient à dire que si la cause de l'abordage est inconnue, chacun supportera en définitive la réparation de son propre préjudice. Avec l'article 1382 la solution est exactement sem-

blable : on ne peut pas déterminer à la charge des parties une faute précise, chacun « gardera sa casse ». Si telle était la pensée du législateur, pourquoi alors n'avoir pas renvoyé aux dispositions législatives sur l'abordage, puisque c'est la principale particularité du système (3) ? Avec l'article 1384, et la notion de présomption de faute, nous arrivons à un résultat diamétralement opposé, puisque si la cause déterminante du dommage est inconnue, si on ne peut prouver que l'accident résulte d'un cas fortuit ou de force majeure, chaque partie supportera les conséquences du dommage qu'il aura causé à l'autre (4). Pourquoi admettre ici, que les présomptions réciproques s'annuleraient, puisqu'en matière de responsabilité automobile elles ne s'annulent pas.

(3) Les autres dispositions sur l'abordage, art. 407, paragr. 3 et 4, rentrent tout à fait dans le droit commun : « Si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise. S'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises ; toutefois, si, d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie, ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales. »

(4) On a discuté longtemps pour savoir si la preuve de l'absence de faute de la part du gardien de la chose était suffisante pour faire écarter toute responsabilité. Des décisions de jurisprudence ont été rendues dans les deux sens, mais la Cour de Cassation dans un arrêt *Cie l'Abeille contre Beissières*, en date du 29 juillet 1924 (S., 1924, 1, 321) a décidé que la preuve d'absence de faute chez l'auteur du dommage « ne suffit pas à écarter la présomption de l'art. 1384 ». La polémique entre partisans de la théorie du risque créé et défenseur de la notion de responsabilité pour faute fut reprise en 1930 à propos d'un arrêt *Jand'heur*, émanant de la Cour de Cassation toutes chambres réunies en date du 13 février 1930 (S., 1930, 1, 121). La Cour de Cassation parle d'une « présomption de responsabilité » mais elle ne parle pas de baser le fondement de la responsabilité sur le risque. Des commentaires abondants de cet arrêt ont été faits. Nous partagerions volontiers le point de vue de MM. H. et L. Mazeaud (*Traité de la responsabilité civile délictuelle et con-*

Malgré toutes les recherches de jurisprudence que nous avons pu faire, nous n'avons pas trouvé de décisions à ce sujet. Nous osons penser toutefois qu'en la matière, la jurisprudence n'abandonnerait pas la théorie de la présomption de faute qui, dans la responsabilité automobile, forme un ensemble parfaitement cohérent.

Il importe de noter un trait essentiel de la notion d'abordage (5), en cas de collision aérienne : il y aura presque toujours des dommages à la surface. La loi française ne fait aucune allusion à la façon dont devra être recherchée la réparation de ce préjudice. Il faut donc en revenir à l'article 53 qui édicte une responsabilité de plein droit de l'aviateur en cas de dommages causés à la

tractuelle, T. II, 1^{re} édition, n° 1310 et suivant) qui trouve le fondement de la présomption de responsabilité dans la notion de « faute dans la garde ». « Ce qui est présumé c'est que la faute du gardien est la cause du dommage ; aussi cette fois, la preuve contraire peut-elle être apportée. Il est permis au gardien d'établir la cause étrangère, spécialement la faute de la victime. » Ainsi s'explique le fait que la preuve de l'absence de faute du gardien n'est pas suffisante pour faire tomber la présomption.

(5) Ce trait a été dégagé avec netteté par M. Ambrosini, dans son rapport sur l'avant-projet relatif à l'abordage aérien à la VIII^e session du C. I. T. E. J. A. à Bruxelles en août 1933 (*R. G. D. A.*, 1934, p. 178). Ce même rapport fait ressortir l'anomalie qui résulte de la juxtaposition de notion de responsabilité pour risque adoptée par le C. I. T. E. J. A. pour les dommages aux tiers à la surface et de celle de responsabilité pour faute préconisée par ce même organisme en cas d'abordage aérien. « ... Supposons qu'un aéronef immobilisé à la surface soit endommagé par un autre aéronef en vol ou en manœuvre. Dans ce cas, suivant les règles sus-visées (art. 1^{er}, alinéa 3), puisqu'il s'agit de dommages à la surface, le dommage ne peut être réparé que d'une manière limitée (art. 7, Convention de Rome). Supposons, par contre, que le même aéronef soit en manœuvre au moment où il est abordé et endommagé par un autre aéronef. Dans ce cas il doit être dédommagé sans limitation puisqu'aucune limite n'est prévue pour la réparation des dommages causés par l'abordage. On peut conclure que tout aéronef devrait souhaiter d'être endommagé pendant qu'il est en mouvement. »

surface. La victime devra donc assigner l'appareil qui aura causé le dommage, sauf à ce dernier à se retourner contre l'aéronef abordeur si ce dernier est responsable de l'abordage. Il est regrettable que la loi française n'ait pas prévu un recours direct de la victime du dommage au sol contre l'auteur responsable du dommage.

C. JURIDICTION COMPETENTE

Quel sera le tribunal compétent pour connaître de l'action intentée à la suite d'un abordage ? L'article 56 de la loi de 1924 qui décide, en son paragraphe 1^{er}, que l'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le tribunal du domicile du défendeur, a un paragraphe 2^o ainsi conçu : « S'il s'agit d'une avarie causée à un appareil en circulation, le tribunal du lieu du dommage est celui dans la circonscription duquel la victime a été obligée d'atterrir après l'avarie. » Cette disposition rappelle la règle de l'abordage maritime, en vertu de laquelle les tribunaux compétents pour connaître de l'action en responsabilité sont : celui du domicile du défendeur, celui du lieu de la collision ou celui du port de refuge.

De même que la compétence du tribunal du port de refuge peut être particulièrement utile, en droit maritime, pour permettre de faire prendre les mesures conservatoires nécessaires, de même l'attribution de la compétence au tribunal du lieu d'atterrissage, peut à ce point de vue également être précieuse. Mais il faut interpréter cet article 56, § 2, comme donnant compétence au tribunal du lieu où la collision s'est produite, si elle s'est traduite par la chute des appareils ou de l'un d'eux. Il faut prendre l'expression « obligée d'atterrir » dans un sens large et admettre qu'elle signifie le point où la victime s'est retrouvée au sol après l'abordage. Comme pour les dommages aux tiers à la surface, la loi de 1924 ne prévoyant pas de délai, la victime aura trente ans pour intenter une action en réparation.

SECTION II

EXAMEN THEORIQUE DE LA RESPONSABILITE POUR DOMMAGES ENTRE AERONEFS

Que peut-on penser du régime prévu par la loi du 31 mai 1924, en matière d'abordage aérien ?

La diversité même des machines susceptibles de naviguer dans les airs interdit de donner une règle générale s'appliquant à tous les dommages causés par un aéronef à un autre aéronef (6). Pour se convaincre de la nécessité d'avoir des règles relatives, il suffit d'avoir vu évoluer ensemble dans le ciel un dirigeable et un avion de chasse, par exemple ; et l'on est frappé par la lourde majesté de l'un qui s'oppose à la souplesse capricieuse de l'autre. La masse du dirigeable lui donne une inertie que la puissance du chasseur ne connaît pas. Le ballon libre a encore plus de difficultés que le dirigeable à modifier sa route n'étant pourvu ni de propulseur ni de gouvernes. Toutefois, pour ne pas tomber dans des distinctions trop nombreuses, qui s'appuieraient, il est vrai, sur des données techniques incontestables, nous rangerons les appareils en deux catégories seulement : les plus lourds que l'air ou aérodynes, et les plus légers que l'air ou aérostats (7). Sans doute un dirigeable n'est pas plus un appareil d'aviation privée qu'un paquebot n'est un yacht de plaisance et à ce titre nous pourrions le passer sous silence dans cette

(6) Quand nous parlons de dommages causés par un aéronef à un autre aéronef, nous n'entendons pas seulement la casse de l'appareil, mais également tout préjudice causé à l'équipage, aux passagers et aux objets se trouvant à bord. Nous prenons le mot aéronef dans le même sens extensif que le Code de Commerce prend le terme « navire » dans l'article 407 où il parle de faute du « navire » en cas d'abordage.

(7) Du fait qu'un appareil vole, il reçoit forcément du fluide dans lequel il se déplace une poussée vers le haut supérieure à son poids, mais c'est à l'appareil immobile, et en ordre de vol qu'il faut se référer pour déterminer si l'on a affaire à un plus léger ou un plus lourd que l'air.

étude. Mais l'aérostation, par le ballon libre, se place dans la navigation aérienne sportive, et c'est pourquoi nous ne voulons pas la négliger ici. Nous allons rechercher tout d'abord comment devraient se régler les dommages entre aéronefs de même catégorie. Nous verrons ensuite les aménagements qu'imposent les rapports entre machines d'espèces différentes.

A. DOMMAGES CAUSES PAR UN AVION A UN AUTRE AVION (8)

Dans ce cas, la victime et l'auteur du dommage ne sont pas absolument des inconnus l'un pour l'autre, comme lorsqu'il s'est agi des rapports entre l'aviateur et le tiers à la surface, et surtout ce n'est pas toujours le même qui sera la victime ; dès lors la grande pitié des juristes pour les humains qui se meuvent dans un espace à deux dimensions, pitié qui est allé jusqu'à faire préconiser une responsabilité objective, n'a que faire en l'espèce. Ici, nous sommes entre pairs, il y a une égalité dans les situations qui pourra faire de la victime d'aujourd'hui l'auteur du préjudice de demain. Mais cette égalité de situation ne sera réalisée qu'en cas d'abordage en vol ou du moins en cas de collision entre deux avions se trouvant à des moments analogues de leur vol, et il y a d'autres cas de dommages possibles.

1) *Dompage d'un avion au sol à un autre avion au sol*

Le cas type de ce dommage est la collision de deux avions sur le terrain d'atterrissage, aucun des deux appareils n'étant toutefois en train de décoller ou d'atterrir, auquel cas nous le considérons comme en vol (9). C'est évidemment ici le droit commun qui doit s'appliquer, et,

(8) Nous emploierons le mot « avion » pour parler du plus lourd que l'air, car d'une part il est le type d'appareil le plus répandu et d'autre part les règles que nous lui appliquerons pourraient être étendues aux autres types d'appareils.

(9) Cf. évolutions, page 30.

à notre avis, on se trouve dans le domaine de l'art. 1384 du Code Civil. Le pilote de l'avion auteur du dommage est présumé en faute et c'est à lui à prouver soit la faute de la victime soit le cas fortuit ou la force majeure. Le plus souvent d'ailleurs il y aura dommage réciproque et, sauf si l'un des appareils était immobile, une présomption de responsabilité pèsera sur chaque partie. Est-ce à dire que si aucune des parties ne prouve qu'elle n'a pas commis de faute et ne peut en reprocher aucune à la partie adverse, chacun devra supporter les dommages qu'il a subis ? Nous ne le pensons pas et estimons au contraire que l'art. 1384 s'appliquant de part et d'autre, chaque partie devra indemniser l'autre du préjudice qu'elle lui a causé. Ce système est adopté en matière d'accident d'automobiles (10), il n'y a, à notre avis, aucune raison sérieuse de le rejeter ici, un avion au sol étant assimilable à tout autre moyen de transport terrestre. M. Ripert estime que la jurisprudence de la Cour de Cassation en matière de collision de véhicules est extraordinaire, mais qu'elle est motivée « par l'intérêt pratique qu'il y a à faire supporter à chaque assureur le recours des tiers » (11).

Si comme le cas se produira le plus souvent, on peut relever à la charge des deux parties une faute, il appartiendra au juge de fixer la part de responsabilité incombant à chacun. A défaut d'indication, en cas de collision douteuse, chacun devra réparation du préjudice subi par l'autre. La faute imputable à un pilote sera le plus souvent la contravention aux règlements sur la navigation aérienne, mais ce pourra être également une imprudence ou une négligence.

2) Dommages d'un avion en vol à un avion au sol

Ici la réciprocité des risques que nous avons constatée dans le cas précédent n'existe plus. L'avion en vol (ou

(10) Cf. SAVATIER, Le jeu de l'assurance en matière de responsabilité partagée, *Revue des Assurances*, 1933, p. 5.

(11) Cf. Cass. Civ., 3 et 22 janvier 1934, *D. H.*, 1934, 81 et 132.

en cours de décollage et d'atterrissage) a une liberté de mouvement que n'a pas l'avion au sol, car les gouvernes n'ont toute leur efficacité qu'à partir d'une certaine vitesse. Dans ce cas, l'avion en vol doit être présumé en faute et, s'il veut obtenir de l'autre partie réparation du préjudice qu'il a lui-même subi, il devra prouver la faute de l'appareil au sol. Si l'avion qui se trouve au sol est immobile, la présomption que l'autre appareil est responsable du dommage sera très sérieuse. Pour un appareil manœuvrant au sol, la présomption sera moins forte, mais elle existera quand même, car c'est à l'appareil qui atterrit ou s'envole à prendre toutes les précautions utiles. On pourrait nous objecter qu'en droit maritime l'art. 407, § 2 du Code de Commerce considère qu'il n'y a pas lieu « de distinguer le cas où soit les navires soit l'un d'eux aurait été au mouillage au moment de l'abordage ». Mais s'il n'y a pas (12) dans le texte français sur l'abordage maritime une *présomption* légale de responsabilité à la charge du bâtiment en mouvement, il n'en est pas moins vrai que s'agissant d'apprécier un fait matériel, les juges auront toute latitude pour voir dans l'immobilité du navire abordé une *présomption de fait* que le navire en mouvement est l'auteur responsable du dommage.

3) *Avion en vol contre avion en vol*

Ici, de nouveau, les deux parties sont sur un pied d'égalité. Sur l'une et l'autre doit peser une égale présomption de responsabilité. Il appartiendra au juge de déterminer la part de responsabilité de chacun et, à défaut d'indica-

(12) Si l'art. 407, paragr. 2 du Code de Commerce n'avait rien précisé du tout, il est certain qu'on serait arrivé à la même absence de présomption légale. Toute présomption est une exception, donc d'interprétation stricte. Mais cette clause s'explique par le fait que notre article 407 C. Comm. reproduit la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 et la Convention avait pris soin de préciser ce cas particulier, car dans certains pays il existait une présomption légale que le navire immobile n'avait pas commis de faute.

tion, d'appliquer strictement l'art. 1384, § 1 en faisant supporter à chacun les dommages de l'autre.

En cas de collision en vol, une répercussion au sol est à envisager : le plus souvent en effet les appareils qui se seront heurtés ou l'un d'eux, tomberont et pourront dans leur chute causer des dommages à des tiers à la surface. Il faut reconnaître à la victime une action contre les deux exploitants et décider qu'elle pourra se faire indemniser pour le tout par l'un quelconque d'entre eux. S'agissant d'une obligation *in solidum* et non d'une solidarité parfaite, celui qui aura payé plus que ce que sa part de responsabilité doit lui faire supporter, aura un recours contre l'exploitant de l'autre appareil (13).

B. DOMMAGES D'UN AEROSTAT A UN AUTRE AEROSTAT

Les situations relatives de deux aérostats qui se sont abordés étant les mêmes que s'il s'agissait d'appareils plus lourds que l'air, nous n'ajouterons rien aux considérations ci-dessus, sauf qu'un aérostat dirigeable doit être présumé en faute en cas de collision avec un ballon libre ou captif.

C. DOMMAGES D'UN AVION A UN AEROSTAT

Ainsi que nous l'avons déjà précisé, un aérostat n'a pas la liberté de mouvement d'un avion et il doit exister une présomption de responsabilité à la charge de l'avion. M. Ripert (14) fait la même réflexion pour un abordage survenu entre un navire à vapeur et un voilier.

De même, dans son rapport sur l'avant-projet de convention sur l'abordage aérien, M. Antonio Ambrosini déclarait au C. I. T. E. J. A. : « Nous n'excluons pas que, dans quelques circonstances, quelques présomptions légales

(13) Cf. supra, page 71.

(14) Cours de Droit maritime de la Faculté de Droit de Paris, année 1938.

puissent apparaître utiles en matière aéronautique : par exemple dans le cas d'abordage entre un avion et un dirigeable, puisque la manœuvre des dirigeables est beaucoup plus difficile que celle des avions, l'on pourrait, en quelques cas être amené à présumer la faute de l'avion » (15).

Enfin, si l'on se reporte à l'annexe I du décret du 19 mai 1928 relatif à la circulation aérienne, on trouve la disposition suivante à l'art. 21 : « Sous réserve des stipulations du paragraphe 43 (16), les avions doivent toujours faire place aux ballons captifs ou libres et aux dirigeables, et les dirigeables doivent toujours faire place aux ballons qu'ils soient captifs ou libres. » Pourquoi ce qui est admis comme règle de circulation, ne le serait-il pas quand il s'agit des questions de responsabilité civile ?

Tout au long de ce chapitre nous avons parlé de collision et d'abordage de deux appareils. Tout ce que nous avons dit s'applique évidemment même s'il n'y a pas de heurt matériel ; il suffit que le préjudice découle de la rencontre de deux appareils et il faudra, comme en droit maritime, considérer qu'il y a abordage, si un appareil subit un dommage dans une manœuvre brusque effectuée pour en éviter un autre.

(15) Cf. R. G. D. A., 1934, p. 183, CITEJA, VIII^e session. M. Ambrosini estime d'ailleurs à la suite du texte que nous venons de citer qu'il est difficile d'accepter des présomptions légales en ce qui concerne les conséquences, et il préfère que la victime fournisse la preuve de la faute de l'autre partie.

(16) Ces dispositions concernent l'atterrissage.

CHAPITRE III

La responsabilité pour les dommages causés aux tiers transportés à titre gratuit

Dans les deux chapitres précédents, nous avons étudié les rapports créés entre l'exploitant d'un aéronef et les tiers à la surface du sol, ou les autres aéronefs, en cas de réalisation d'un dommage quelconque.

Or, il arrivera, le plus souvent, que l'avion qui aura causé un dommage à un tiers, à moins qu'il ne s'agisse d'un dommage indirect, subira lui-même des avaries, qui se traduiront, d'une part par des dégâts matériels, d'autre part, peut-être, par des blessures à ceux qui se trouvaient à bord de l'appareil accidenté.

C'est, tout d'abord, l'équipage, assez souvent réduit au seul pilote, qui supportera le contre-coup du choc. Mais, dans l'aviation privée, le pilote n'est pas, en général, seul à bord ; il est accompagné de passagers à titre gratuit, qui ressentiront, comme lui, les conséquences de l'accident.

Le pilote, qui est responsable de la conduite de l'avion, ne peut s'en prendre qu'à lui-même de ce qui est arrivé, et il n'aura, pas conséquent, aucun recours contre qui que ce soit, pour obtenir réparation du préjudice qu'il aura éprouvé (1). Les passagers, par contre, ne seront pas, sauf

(1) Si le pilote est le préposé du propriétaire de l'appareil, il bénéficiera évidemment des dispositions de la loi de 1898 sur les accidents du travail.

cas extrêmement rares, responsables de l'événement. Quelle sera dès lors leur situation vis-à-vis du pilote ou de son commettant ?

Dans une première section, nous verrons quelles sont les dispositions de la loi française, qui régissent cette question ; dans une seconde, nous procéderons à une étude théorique de la conditions des passagers à titre gratuit.

SECTION I. — LA LOI FRANÇAISE

Le titre III de la loi du 31 mai 1924 règle la question des transports par air. En ce qui concerne le transport de personnes, l'article 46 stipule : « Le contrat de transport des passagers doit être consacré par la délivrance d'un billet. Il est dressé une liste nominative des passagers embarqués dont le duplicata doit se trouver à bord de l'aéronef, et être communiqué sur leur demande aux autorités chargées de la police de la circulation. Toutefois cette disposition n'est pas applicable aux déplacements qui comportent le retour sans escale à l'aérodrome de départ. »

L'article 48 ajoute : « Le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité à raison des accidents survenus aux voyageurs dans les conditions prévues par l'article 42 ci-dessus. »

Cet article 42 qui est inséré dans le chapitre concernant le transport des marchandises est ainsi conçu : « Le transporteur peut, par une clause expresse, s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe à raison des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil, qu'il s'agisse des voyageurs ou des marchandises. Cette clause ne décharge le transporteur de sa responsabilité que si l'aéronef était en bon état de navigabilité au départ et le personnel muni des brevets et certificats administratifs spéciaux établissant en faveur de l'aéronef et de son équipage une présomption qui peut être combattue par la preuve contraire. »

Toutes les dispositions ci-dessus visent évidemment et uniquement l'aviation commerciale puisqu'elles parlent de contrat de transport et que, dans le cas de transport gratuit, il n'y a aucun engagement contractuel (2). Une seule d'entre elles peut intéresser l'aviation privée ; il s'agit du dernier alinéa de l'article 46 « relatif aux déplacements qui comportent le retour sans escale à l'aérodrome de départ », qui vise le cas des « baptêmes de l'air » (3), en contre-partie desquels le passager a payé une certaine somme. (Le baptême de l'air gratuit est évidemment un transport bénévole.) Cet alinéa indiquant que seule la disposition concernant l'établissement d'une liste nominative des passagers ne s'applique pas, il faut en conclure que les autres doivent être respectées et en particulier que le transporteur peut s'exonérer des risques de l'air et des fautes commises dans la conduite de l'appareil.

Mais en cas de transport gratuit et dans le silence des textes, quelle sera la règle applicable ? La jurisprudence a estimé avec juste raison qu'il fallait s'en référer aux articles 1382 et 1383 du Code Civil, et que c'était au demandeur à faire la preuve de la faute qu'il invoquait (4). Certaines décisions ont exigé que non seulement le pilote ait commis une faute, mais que cette faute ait augmenté « les risques normaux et prévisibles de la navigation aérienne » (5). On sent dans cette formule, l'impression des magistrats que la navigation aérienne est encore dangereuse en elle-même, et que celui qui s'y aventure doit en supporter les conséquences. Sans vouloir entamer ici une discussion sur cette façon de penser qui nous paraît inexacte,

(2) Cf. à ce sujet JOSSERAND, *Les Transports*, Paris, 1926, 2^e édition, p. 827. Il n'y a pas d'obligation juridique réciproque au cas de transport gratuit. Si au dernier moment, l'une des parties ne veut pas prendre place à bord, l'autre n'a aucun moyen de l'y obliger.

(3) Cf. Grenoble, 25 mars 1925, *D. P.*, 25, 2, 137.

(4) Cf. Montpellier, 1^{er} juillet 1930, *Vve Amam contre Vve Charrier*, *G. Pal.*, 1930, 2, 479.

(5) Cf. arrêt ci-dessus.

nous nous bornerons à remarquer que, du point de vue juridique, ce critérium supplémentaire n'est pas pertinent, car, ou bien la faute alléguée et prouvée a été la cause du sinistre, et dans ce cas le passager a droit à réparation, ou bien la faute alléguée et prouvée n'a pas aggravé l'accident qui se serait produit même sans elle, et alors elle n'a pas à être retenue.

D'autre part, l'article 42 de la loi du 31 mai 1924 permet au transporteur de dégager sa responsabilité vis-à-vis des passagers payants. La responsabilité en cas de transport bénévole étant régie par les articles 1382 et 1383 du Code Civil, il en résulte que les clauses d'exonération qui pourraient être invoquées (6) ne devraient pas être retenues, car elles seraient contraires à l'ordre public, s'agissant d'une responsabilité délictuelle et quasi-délictuelle.

Enfin la loi de 1924 n'édicte aucune disposition en la matière, il faut admettre, dans le silence des textes, que l'on retombe dans le droit commun pour toutes les questions qui pourront se poser notamment pour la compétence et la prescription de l'action.

SECTION II

ETUDE THEORIQUE DE LA CONDITION DES PASSAGERS A TITRE GRATUIT

Le passager qui s'envole à bord d'un avion, lie son sort à celui du pilote qui l'emmène. Tout leur sera commun, le bon comme le mauvais sort. Sans doute le pilote a des

(6) Des compagnies d'assurances exigent en effet de leurs assurés l'apposition, à l'intérieur de l'avion et très visible des passagers, d'une plaque rappelant les dispositions des articles 42 et 48 de la loi du 31 mai 1924.

(7) Nous avons indiqué supra que le passager payant n'entre pas dans le cadre de cette étude puisque nous nous occupons uniquement de l'aviation privée.

devoirs vis-à-vis de ses passagers ; en particulier en cas d'accident de vol, il ne doit quitter son bord que le dernier, car c'est lui qui a le contrôle de l'appareil et qui, en principe, a l'expérience. De plus, étant aux commandes, il pourra peut-être en restant jusqu'au bout à son poste éviter la catastrophe complète ; mais sous cette réserve, la condition du passager est la même que celle du pilote. Ne faisant qu'un avec l'appareil, passagers et pilote supporteront également les conséquences du cas fortuit et de la force majeure, du risque de l'air, en un mot des événements du voyage. Les fautes du pilote auront pour l'un comme pour l'autre les mêmes conséquences ; mais ici, nous nous trouvons, par hypothèse, en présence d'un fait qui n'est pas un risque normal du voyage, ce n'est pas un risque que le passager a accepté en prenant place à bord, par conséquent il pourra demander au pilote réparation du préjudice qu'il aura subi. Mais en l'espèce, il est évident que pour obtenir cette réparation, le passager devra prouver la faute du pilote et il ne pourra pas invoquer une présomption de faute sous prétexte par exemple que le pilote était gardien de l'appareil par lequel est arrivé le dommage. Il faut même admettre que les présomptions de fait, telles que le calme de l'atmosphère ou la survenance de l'accident à l'atterrissage, ne devront pas être retenues. Il n'existe pas de présomption de faute de pilotage. En prenant place aux côtés du pilote, le passager lui a fait confiance ; il ne peut pas venir dire, après le sinistre, qu'il considérait le pilote comme un maladroit et que la cause de l'accident réside dans une faute du pilote qu'il est incapable de prouver. Dans ce cas il devait s'abstenir de monter à son bord. En aviation, comme en automobile, il existe des conducteurs « dangereux » ; si l'on craint le risque il ne faut pas se mettre entre leurs mains. Mais du moment que le pilote sera muni des brevets réguliers exigés par les règlements, que l'appareil aura ses papiers de bord en règle, il n'existe plus de présomption de faute. Le passager qui invoquera une faute devra donc la prouver.

La loi française du 31 mai 1924 ne s'appliquant qu'aux passagers payants, vis-à-vis desquels le transporteur peut se décharger « de la responsabilité qui lui incombe à raison des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil » et le transport bénévole étant régi par le droit commun, il en résulte cette conséquence paradoxale, que le passager à titre gratuit est dans une situation meilleure que celui qui aura payé le prix de son transport, puisque, conformément au droit commun, il pourra invoquer, à l'appui d'une demande d'indemnité, une faute du pilote, dont ne pourrait se prévaloir un passager payant. Il est à peine besoin de signaler que partout ailleurs, en particulier en cas de transport automobile, la situation du passager payant est plus favorable que celle du passager transporté à titre gratuit, car, au paiement du prix de la place, correspond pour le transporteur une obligation de sécurité.

DEUXIEME PARTIE

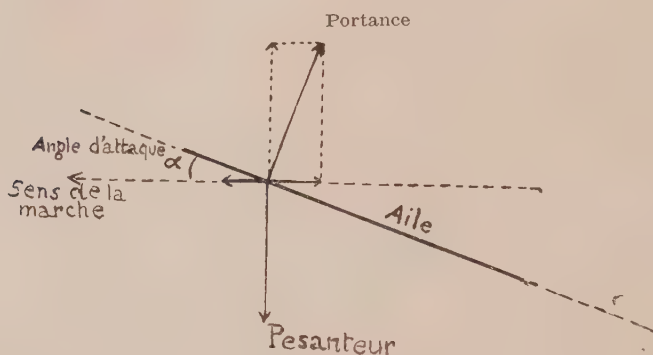
L'ASSURANCE
DE RESPONSABILITE CIVILE

Dans la première partie de cette étude, nous avons précisé la portée exacte de la loi du 31 mai 1924 et cherché à déterminer la mesure de la responsabilité qui pèse sur l'aviateur pour les dommages qu'il pourrait causer aux tiers à la surface, aux autres aviateurs et à ses passagers. Les dispositions légales sont sévères et permettront de demander la réparation du dommage dans tous les cas pour les tiers à la surface ; pour les dommages causés aux autres aéronefs, l'aviateur devra faire tomber la présomption de faute qui pèse sur lui ; les passagers enfin auront, eux, à apporter la preuve de la faute de l'aviateur.

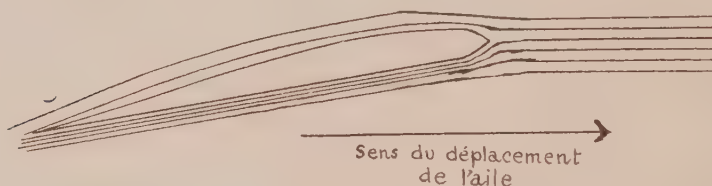
Quel que soit le degré de sécurité qu'ait atteint l'aviation privée, un pilote prudent ne doit pas négliger de se prémunir contre les condamnations qu'un accident pourra lui faire encourir. Sans doute un avion de tourisme ne vole pas par tous les temps ni n'importe où. La plupart d'entre eux ne sont pas équipés de poste de radio ni de « pilotage sans visibilité ». De plus, le grand danger qui pesait autrefois sur tout avion en vol était la redoutable perte de vitesse qui « était mortelle » quand elle se produisait à faible altitude (1). Aujourd'hui les ailes à fente,

(1) La perte de vitesse est un phénomène qui se produit quand l'angle d'attaque de l'aile dépasse une certaine limite. La voilure d'un avion en effet n'est pas parallèle à la direction de la marche, sans quoi elle ne recevrait de l'air ambiant aucune poussée vers le haut. Elle présente un angle tel que la poussée de l'air soit égale au poids de l'appareil. Comme cette poussée varie avec la vitesse (et non pas proportionnellement à la vitesse) il est clair que plus un avion ira vite plus il pourra réduire l'angle dit d'attaque, et que plus il ira lentement plus il devra l'augmenter.

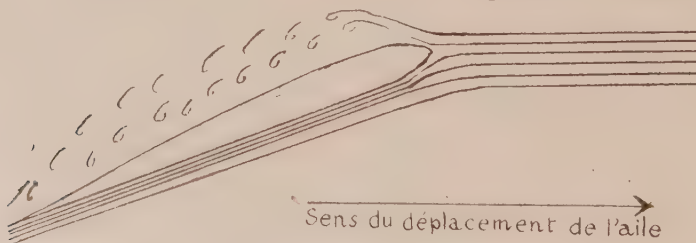
les volets de courbure, les profils autostables et les nombreux dispositifs hypersustentateurs ont rendu ce phénomène extrêmement rare en reculant son apparition dans



L'écoulement normal de l'air le long d'un profil d'aile est le suivant :



d'où il ressort qu'il y a à l'intrados une surpression et à l'extrados une dépression due à la raréfaction de l'air. Or contrairement à ce que l'on pourrait croire, la dépression est très supérieure à la pression, si bien qu'un avion se soutient en l'air surtout parce qu'il est aspiré vers le haut. Si nous augmentons l'angle d'attaque, les filets d'air au lieu de s'écouler normalement sur l'extrados vont, au contraire, produire des remous qui détruiront l'effet de dépression et l'avion



des limites telles qu'un pilote avisé ne peut plus se laisser surprendre par cet accident. Ces mêmes perfectionnements ont diminué la vitesse d'atterrissage réduisant ainsi le danger que présentait la panne de moteur (2). Mais si le risque est faible il existe néanmoins et il faut s'en préserver.

La Convention de Rome de 1933 relative à la responsabilité des dommages causés aux tiers à la surface, se plaçant au point de vue de l'efficacité de la réparation, a prévu trois procédés destinés à garantir à la victime une indemnisation effective : l'assurance, la garantie par un dépôt en espèces, ou une garantie de banque. Se plaçant au même point de vue, l'art. 29 de la loi allemande (3) exige une assurance de responsabilité, un dépôt d'argent ou de valeurs. L'art. 28 de l'arrêté du Conseil Fédéral suisse du 27 janvier 1920 exige une garantie consistant : dans le dépôt d'une somme en espèces, le cautionnement solidaire d'une banque établie en Suisse et agréée par l'autorité de surveillance ou la justification de l'existence d'un contrat d'assurance conclu avec une compagnie d'assurance agréée en Suisse.

Que, dans une exploitation importante, le propriétaire se fasse son propre assureur, c'est-à-dire qu'il constitue un dépôt d'une somme d'argent importante pour faire face aux indemnités qu'il pourra avoir à payer à la suite d'un

n'étant plus suffisamment porté par sa voilure tombera jusqu'à ce qu'il ait repris une vitesse suffisante pour voler de nouveau.

On comprend dès lors que la perte de vitesse ne soit dangereuse que près du sol, car ce n'est qu'à faible altitude que l'avion risque de heurter un obstacle avant d'avoir pu se rétablir.

(2) Il ne faudrait pas croire, en effet, qu'un avion dont le moteur s'arrête, tombe. Il descend en vol plané jusqu'au sol où il pourra atterrir. Il aura pour atterrir un rayon d'autant plus grand qu'il sera plus fin. On peut dire qu'un avion peut toujours parcourir une distance telle que sa projection horizontale soit égale à six fois son altitude.

(3) Cf. supra, page 56.

accident ou qu'il obtienne la caution d'une banque, c'est fort possible ; mais pour un aviateur privé, il n'existe qu'un procédé pour garantir à la victime une indemnisation certaine, tout en mettant son propre patrimoine à l'abri de l'exécution d'un jugement de condamnation, c'est de contracter une assurance auprès d'une compagnie sérieuse. Pour une compagnie propriétaire d'une flotte aérienne importante, le risque n'a plus du tout le même caractère que pour un particulier. Le risque n'existe qu'en fonction du temps et du nombre ; sur les grands nombres le hasard n'existe plus. Les compagnies d'assurances ne sont pas des maisons de jeu (4) ni des philanthropes, ce sont des sociétés financières dont le but est de réaliser des bénéfices. Si les calculs de probabilité sont correctement établis, la compagnie d'assurance fixe sa prime à un taux supérieur au minimum qu'exige le calcul et elle ne peut pas faire de mauvaises opérations. Pour un individu et une période de temps restreinte, la variation dans la réalisation du risque peut être énorme. Pour 100.000 individus, ces variations n'existent plus. L'assureur n'a qu'une mission : celle de répartir un risque déterminé, afin que la constance qui sera obtenue par le grand nombre des assurés soit obtenue également dans le patrimoine de chacun qui n'aura à supporter que le paiement des primes. Il est à peine besoin de faire remarquer que si l'on demande à une compagnie d'assurances de couvrir un risque peu commun, les taux de prime qu'elle demandera seront très élevés, car n'ayant pas de données statistiques suffisamment étendues, elle prévoira le pire (5).

Quoi qu'il en soit, il est indiscutable que pour un individu le risque existe et que tout aviateur doit faire garan-

(4) La prime d'assurance n'a plus aucun rapport avec le « prêt à la grosse » d'autrefois.

(5) Nous avons vu personnellement pour une assurance peu courante en France, une prime varier dans la proportion de 1 à 5 entre deux compagnies sérieuses.

tir sa responsabilité par une compagnie d'assurances. Seule la garantie des risques aux tiers qui nous occupe ici est indispensable, car ce risque est le seul qui soit illimité dans son étendue. A ne pas assurer la casse de son propre appareil, on ne risque rien au-delà de la valeur de l'appareil. Que l'aviateur ne s'assure pas personnellement il n'engage sa responsabilité que vis-à-vis de lui-même. Mais dès qu'il s'agit de dommages aux tiers, toute limitation disparaît et l'assurance est une précaution indispensable.

En France, en 1939, la responsabilité civile de l'aviateur envers les tiers pouvait être garantie par la *Compagnie d'Assurances Maritimes, Aériennes et Terrestres, L'Indépendance, la Mutuelle d'Assurances Aériennes* et le *Consortium Aviation* des Compagnies françaises.

Des compagnies anglaises, en particulier : *Aviation and General Insurance Co Ltd.* et *The British Aviation Insurance Co Ltd.*, souscrivaient également des contrats en France.

L'examen auquel nous avons procédé de ces diverses polices nous a amenés à faire certaines réflexions qui feront l'objet des chapitres qui vont suivre, dans lesquels nous chercherons à déterminer les formules qui donnent à l'assuré le plus de garantie. Nous signalerons en particulier les clauses qui nous paraissent devoir être prescrites ou ajoutées.

Dans un premier chapitre, nous donnerons quelques indications sur le contrat d'assurances en général.

Dans un deuxième chapitre, nous verrons les conditions générales des polices.

Dans un troisième chapitre, beaucoup plus important nous examinerons les risques couverts.

CHAPITRE PREMIER

Généralités sur le contrat d'assurance

Le contrat d'assurance est un contrat consensuel et synallagmatique. On peut très bien admettre qu'un particulier demande à un assureur de le couvrir d'un risque quelconque et que, dans ce but, les parties rédigent spécialement une police. Mais, ainsi que nous l'avons dit, l'assureur a pour mission de répartir les risques, il se trouve donc, par définition, en présence d'un grand nombre d'assurés qui lui demanderont tous de les garantir de risques identiques. Aussi l'assureur a-t-il pris soin de faire imprimer des polices-types qu'il propose à toute personne venant lui demander une garantie. De la sorte, le contrat d'assurance est devenu un contrat d'adhésion, mais il n'a pas ce caractère aussi marqué que le contrat de transport par exemple. Il ne viendrait à l'idée de personne de discuter avec la S. N. C. F., par exemple, les clauses qui sont imprimées sur les billets de chemin de fer. C'est à prendre ou à laisser. Le plus souvent le transporté ignore les conditions mentionnées sur son titre de transport, mais il est néanmoins censé les avoir acceptées. De même, dans le contrat d'assurance, les clauses imprimées font la loi des parties et la signature de l'assuré apposée au bas du contrat signifie que toutes les clauses ont été lues et acceptées. Mais un assuré n'est pas obligé d'accepter sans discussion tout ce qui se trouve mentionné dans sa police ; il peut discuter telle ou telle stipulation qui ne lui convient pas. Et cette possibilité de discussion vient encore renforcer la présomption d'acceptation des clauses conservées.

Mais en fait — et c'est regrettable — bien peu d'assu-

rés prennent la peine de lire intégralement leur police avant de la signer, par négligence souvent, parfois parce qu'ils ont confiance dans leur assureur ; ou bien ils se contentent d'une lecture rapide des clauses qui leur sautent aux yeux. Les compagnies d'assurance ne l'ignoraient pas et elles prenaient soin d'insérer en très petits caractères des conditions importantes que les assurés ne lisaient jamais. La situation était d'autant plus grave que, le plus souvent, ces clauses peu visibles contenaient des cas de déchéance de garantie. Il y avait là un abus manifeste dont l'assuré était toujours la victime. Pour y mettre fin, tout au moins en ce qui concerne les assurances terrestres, c'est-à-dire dans les cas les plus fréquents, la loi du 13 juillet 1930 qui les régit, a décidé dans son article 9, *in fine* : « Les clauses des polices édictant des nullités ou des déchéances ne sont valables que si elles sont mentionnées en caractères très apparents ». On a espéré de la sorte que l'attention de l'assuré serait attirée par une clause écrite en caractères gras. Mais, pour les autres assurances, le danger subsiste, et il importe d'apporter la plus grande attention à la lecture du texte de la police.

Si l'assuré est censé avoir accepté toutes les clauses de son contrat, les tribunaux ont décidé avec juste raison que s'il y a une contradiction entre une clause imprimée et une clause manuscrite ou dactylographiée, la clause imprimée est sans valeur, car, ou bien cette contradiction est la preuve que l'assuré n'avait pas lu, donc pas accepté la clause imprimée (et le contrat d'assurance est un contrat consensuel), ou bien elle montre que l'assuré avait au contraire entendu expressément modifier le projet qu'on proposait à sa signature.

D'autre part, le contrat d'assurance est un contrat de droit strict et les clauses de la police ne doivent pas recevoir une interprétation extensive. Il importe donc que la rédaction ne soit pas laissée au hasard, mais qu'au contraire l'assuré prenne soin de faire insérer des formules particulièrement larges de garantie.

Enfin le caractère consensuel du contrat d'assurance a encore une autre conséquence ; c'est l'influence grave des fausses déclarations intentionnelles de l'assuré. Le plus souvent, l'assureur n'a une opinion sur le risque qu'il couvre que par les renseignements que lui fournit l'assuré. C'est en partant de ces indications que, théoriquement du moins, le taux de prime est déterminé. Il importe donc que l'assuré donne des indications exactes à son assureur, sans quoi ce dernier sera trompé ; c'est pourquoi les polices d'assurances prévoient toujours la nullité de l'assurance en cas de fausses déclarations intentionnelles. En ce qui concerne les assurances terrestres, la loi du 13 juillet 1930 a pris soin dans ses articles 21 et 22 (1), de préciser quelle serait la sanction des déclarations inexactes : si l'assuré est de mauvaise foi, la réticence et la

(1) Loi du 13 juillet 1930 :

Art. 21. — Indépendamment des causes ordinaires de nullité, et sous réserve des dispositions de l'article 81 ci-après, le contrat d'assurances est nul en cas de réticence ou de fausse déclaration intentionnelle de la part de l'assuré, quand cette réticence ou cette fausse déclaration change l'objet du risque ou en diminue l'opinion pour l'assureur, alors même que le risque omis ou dénaturé par l'assuré a été sans influence sur le sinistre.

Les primes payées demeurent alors acquises à l'assureur, qui a droit au paiement de toutes les primes échues à titre de dommages et intérêts.

Art. 22. — L'omission ou la déclaration inexacte de la part de l'assuré dont la mauvaise foi n'est pas établie n'entraîne pas la nullité de l'assurance.

Si elle est constatée avant tout sinistre, l'assureur a le droit soit de maintenir le contrat moyennant une augmentation de prime acceptée par l'assuré, soit de résilier le contrat dix jours après notification adressée à l'assuré par lettre recommandée, en restituant la portion de la prime payée pour le temps où l'assurance ne court plus.

Dans le cas où la constatation n'a lieu qu'après un sinistre, l'indemnité est réduite en proportion du taux des primes payées par rapport au taux des primes qui auraient été dues, si les risques avaient été complètement et exactement déclarés.

fausse déclaration entraîneront nullité de l'assurance, si elle a changé l'opinion du risque. Si l'assuré n'est pas de mauvaise foi, et si la fausse déclaration provient d'un oubli ou d'une erreur, la sanction est moins sévère : l'assureur peut résilier la police dix jours après l'avoir notifié à l'assuré. Si on découvre l'inexactitude après un sinistre, l'assureur ne sera tenu de couvrir l'assuré que proportionnellement au pourcentage de la prime qu'il a encaissée par rapport à celle qui lui était due. De la sorte, l'assureur n'est pas lésé, et l'assuré ne supporte que les conséquences directes de son erreur. Dans les contrats non régis par la loi du 13 juillet 1930, il importe de faire grande attention à la sanction prévue pour les déclarations inexactes de façon à ne pas risquer la nullité de la garantie pour une erreur involontaire.

Si le contrat d'assurance est un contrat de bonne foi lors de sa rédaction, il le reste également pendant son exécution, et on ne saurait trop condamner la mentalité assez fréquente chez l'assuré français de « faire payer la compagnie ». Il existe, même dans les rapports entre individu et société, une honnêteté qui est essentielle et doit être respectée et en particulier une fausse déclaration de sinistre doit entraîner, tant au point de vue civil qu'au point de vue pénal, les plus sérieuses conséquences.

Mais si l'assuré doit être de bonne foi vis-à-vis de son assureur, ce dernier de son côté doit avoir une attitude identique. L'insertion des clauses en caractères minuscules dont nous avons parlé plus haut n'en est pas une manifestation particulièrement nette. De même, certaines clauses d'apparence anodine renferment parfois des pièges dangereux. Si toute réticence de l'assuré est sanctionnée, celle de l'assureur devrait l'être également. Au lieu de la loyauté qui devrait présider aux rapports de l'assureur et de l'assuré, on a souvent l'impression que c'est à qui abusera l'autre, et l'assureur a beaucoup de facilités pour

cela, car il peut profiter des rapports qui existent entre des polices couvrant des risques différents (2).

On peut regretter cet état de choses, mais il faut en tenir compte et vérifier de très près toutes les stipulations des polices et ce, surtout en matière aérienne, car ce risque est presque toujours exclu des polices qui n'ont pas spécialement pour objet la couverture d'un risque aérien quelconque.

(2) A titre d'exemple nous citerons le fait suivant : les polices accidents du travail « gens de maison » excluent les dommages résultant de l'emploi de l'automobile ; les polices automobiles « risques aux tiers » excluent de leur garantie les préposés. Dès lors l'assuré n'est pas couvert pour un accident d'automobile où un préposé est blessé, s'il s'est contenté de signer de bonne foi la police accident du travail « gens de maison ».

CHAPITRE II

Les conditions générales des polices

Les polices françaises garantissant la responsabilité civile envers les tiers dans la navigation aérienne, se réfèrent toutes à la loi du 13 juillet 1930. Cette loi, ainsi que nous l'avons indiqué au chapitre précédent, est la charte de l'assurance en France, mais elle prend soin de spécifier dans son article 1^{er}, § 1^o : « La présente loi ne concerne que les assurances terrestres ». Et le paragraphe 2^o du même article pour éclairer cette indication, énumère certains contrats qui ne rentrent pas dans le cadre d'application de la loi : « Elle n'est applicable ni aux assurances maritimes, ni aux assurances fluviales, ni aux réassurances conclues entre assureurs et réassureurs. » Cette liste ne nous paraît nullement limitative, mais simplement énonciative, et il faut admettre que la loi de 1930 ne vise pas non plus les assurances aériennes. Dès lors quand la police mentionne qu'elle est « régie par la loi du 13 juillet 1930 », c'est que volontairement les parties se réfèrent aux dispositions d'une loi qui donne d'une façon précise les modalités de fonctionnement des contrats. Mais deux précautions sont néanmoins indispensables : éviter les contradictions qui existent entre la loi du 13 juillet 1930 et la loi du 31 mai 1924, et, d'autre part, ne pas oublier que la loi de 1930 est d'ordre public, sauf les exceptions indiquées à l'article 2, et qu'il n'est donc pas possible de faire échec par des conventions particulières, surtout s'il s'agit de clauses imprimées, aux dispositions de la loi spontanément choisie.

Le premier de ces cas vise l'opposition qui existe entre le système de responsabilité objective résultant de l'article 53 de la loi du 31 mai 1924, et l'article 12 de la loi du 13 juillet 1930 ainsi conçu : « Les pertes et les dommages occasionnés par des cas fortuits ou causés par la faute de l'assuré sont à la charge de l'assureur, sauf exclusion formelle et limitée contenue dans la police. » Ce texte signifie donc *a contrario* que les dommages résultant d'un cas de force majeure ne sont pas à la charge de l'assureur, ce qui pour la responsabilité civile de droit commun ne présente pas d'inconvénient puisque l'assuré lui-même n'est pas responsable dans ce cas. Mais l'aviateur, lui, est responsable de ces dommages, et il importe au plus haut point que l'assureur l'en garantisse.

Le deuxième cas, relatif au caractère d'ordre public de la loi de 1930, vise par exemple la clause relative au délai imparti à l'assuré pour déclarer un sinistre à la compagnie d'assurances. Certaines polices (1), qui se déclarent régies par la loi de 1930 stipulent un délai maximum de cinq jours, *à dater du sinistre*, pour en faire la déclaration. Cette clause est radicalement nulle si on lui donne le sens strict qu'elle paraît avoir. L'article 15 de la loi du 13 juillet 1930 déclare en effet : « L'assuré est obligé 4° de donner avis à l'assureur, *dès qu'il en a eu connaissance et au plus tard dans les cinq jours*, de tout sinistre de nature à entraîner la garantie de l'assureur. *Les délais de la déclaration ci-dessus ne peuvent être réduits par convention contraire.* » C'est donc non pas dans les cinq jours du sinistre, mais *dans les cinq jours après qu'il en a eu connaissance* que l'assuré doit faire la déclaration. La clause prévoyant que la déclaration devra être faite dans les cinq jours du sinistre, qui aboutit à réduire le délai légal est donc nulle. A moins qu'il ne faille admettre que la rédaction du contrat est défectueuse. D'ailleurs, la dite police étant ainsi que nous

(1) Police de la Compagnie d'Assurances Maritimes, Aériennes et Terrestres, assurance « avions », article 26.

l'avons dit, régie par la loi de 1930, une déclaration tardive ne ferait pas perdre à l'assuré son droit à garantie, s'il est établi que le retard résulte d'un cas fortuit ou de force majeure (loi du 13 juillet 1930, art. 15, 4^e § 3).

Les polices anglaises ne visent pas la loi du 13 juillet 1930, mais se réfèrent aux lois anglaises : « La présente police sera interprétée d'après les lois d'Angleterre et régie par ces mêmes lois » (2).

Les conditions générales des polices renferment des indications très diverses. Pour en simplifier l'étude dans la mesure du possible, nous les grouperons sous trois rubriques auxquelles nous estimons pouvoir les ramener :

- A. La formation et le fonctionnement du contrat.
- B. La durée de la police.
- C. Les sinistres.

A. LA FORMATION ET LE FONCTIONNEMENT DU CONTRAT

Toutes les polices mentionnent qu'elles ont pour base les déclarations même de l'assuré et réservent à la compagnie d'assurances le droit de faire examiner à tout moment par un de ses agents ou par un expert, l'aéronef assuré. Cette clause relative aux déclarations de l'assuré est si importante qu'elle figure en général en tête des conditions générales. Elle est le plus souvent suivie de l'indication de la sanction qu'entraîne une fausse déclaration. Ici il importe de distinguer suivant que la police est régie ou non par la loi du 13 juillet 1930.

Dans l'affirmative, les conséquences d'une déclaration inexacte seront celles que nous avons mentionnées au chapitre précédent : nullité du contrat ou assurance partielle. Mais doit être considérée comme nulle la clause d'une police, régie par la loi de 1930 qui édicterait un régime plus sévère que les dispositions légales ; ainsi

(2) The British Aviation Insurance Co Ltd., assurance d'aéronef, conditions, article 10 de la traduction française.

l'article 21 de la loi de 1930 exige pour qu'elle entraîne nullité de l'assurance que la fausse déclaration ait changé l'opinion du risque ; une clause prévoyant la nullité pour toute fausse déclaration, sans préciser la nécessité de l'incidence sur l'appréciation du risque (3), devrait être réputée sans effet, car l'article 21 de la loi du 13 juillet 1930 est d'ordre public

Quand la loi de 1930 ne s'applique pas, l'assuré devra vérifier soigneusement si des sanctions sont prévues pour déclaration inexacte, et lesquelles, afin de stipuler, au moyen de l'insertion d'une clause aux conditions particulières, que la nullité de la garantie ne pourra pas être encourue pour une omission ou une inexactitude qui ne serait pas intentionnelle ou qui n'aurait pas modifié l'opinion du risque.

Comme corollaire des dispositions relatives à la formation du contrat sur la base des déclarations de l'assuré, les conditions générales des polices prévoient l'obligation pour l'assuré de faire connaître à l'assureur toute aggravation de risque survenant en cours de contrat. L'omission de cette déclaration placerait l'assuré dans la même situation que celle qu'aurait entraîné une déclaration initiale inexacte.

L'existence même de la police est subordonnée à l'apposition sur le contrat de la signature du représentant de l'assureur, ce qui prouve le caractère consensuel du contrat d'assurance. Certaines polices exigent le paraphe du siège social de la compagnie. L'assuré devra veiller à l'exécution de cette formalité, mais la seule signature du représentant officiel de l'assureur, doit permettre, le cas échéant, à l'assuré de se prévaloir de la garantie, car l'agent de la compagnie est un mandataire qui engage son mandant. De plus, c'est à lui qu'incombe le soin de l'établissement régulier au point de vue formel des différents contrats.

(3) C. A. M. A. T., police précitée; article 18.

De même qu'elles ont permis à l'assureur d'apprécier le risque qu'il prend à sa charge, les déclarations de l'assuré lui permettent, par voie de conséquence, de déterminer la prime à percevoir. Les primes sont toujours annuelles et payables d'avance, la première étant payable à la signature de la police ou du moins avant la prise d'effet de la garantie. Si le contrat est régi par la loi de 1930, les primes suivantes sont à leur échéance quérables, c'est-à-dire payables au dernier domicile connu de l'assuré, d'où il résulte que si la compagnie d'assurance ne réclame pas le payement de la prime, l'assurance conserve néanmoins toute sa valeur. La même loi, dans son article 16, prévoit qu'en cas de non-paiement de la prime à la demande de l'assureur, les effets du contrat d'assurance ne pourront être suspendus que vingt jours après l'envoi d'une lettre recommandée de mise en demeure. Si, comme le cas se présente dans les polices anglaises, la quérabilité des primes à échoir n'est pas prévue, il faudra la faire mentionner dans les conditions particulières, pour ne pas risquer par un oubli de se voir priver de garantie.

Enfin les polices contiennent le plus souvent soit une clause arbitrale, soit une attribution de juridiction à un tribunal déterminé pour toutes les questions relevant de l'interprétation des termes du contrat.

B. LA DUREE DE LA POLICE

Les conditions de durée des contrats varient avec chaque compagnie. Les unes mentionnent que la police est souscrite pour une année et que, sauf préavis donné un mois avant l'échéance, elle se renouvellera pour une même période, par tacite reconduction. D'autres se bornent à indiquer que la police est souscrite « pour la durée mentionnée aux conditions particulières ». L'assuré agira prudemment en faisant insérer une clause de résiliation

annuelle moyennant préavis de un mois avant l'échéance (4). Si une telle clause existe, il y a alors tout intérêt à donner pour durée normale au contrat, la durée de la compagnie, car la résiliation possible chaque année apportera la souplesse indispensable au bon fonctionnement de la police. L'assureur a évidemment les mêmes droits que l'assuré de faire cesser son contrat aux dates prévues pour la résiliation, en respectant comme l'assuré les délais de préavis. Certaines polices des compagnies d'assurances anglaises stipulent que la compagnie peut faire cesser les effets de l'assurance à tout moment moyennant un préavis de sept jours par lettre recommandée, et dans ce cas l'assureur remboursera à l'assuré une partie de la prime correspondant à la période restant à courir sur l'année en cours.

On entend dire fréquemment que c'est toujours les mêmes qui ont des accidents. Il ne faut pas donner à cette boutade une valeur scientifique, mais il n'en est pas moins vrai que les compagnies d'assurances établissent des statistiques de réalisation des risques de leurs assurés et connaissent ainsi les conducteurs imprudents ou maladroits. C'est pour ce motif que les compagnies d'assurances se réservent toujours le droit de résilier le contrat après un sinistre, à charge par elles de notifier leur décision à l'assuré dans un certain délai après l'accident et un certain temps avant la prise d'effet de la résiliation. L'assureur doit dans ce cas rembourser à l'assuré la partie de la prime payée d'avance correspondant au temps qui devait s'écouler jusqu'à la prochaine échéance. En contre-partie, l'assuré dont une police est résiliée, peut de son côté résilier à son tour tous les autres contrats qu'il aurait souscrit à la même compagnie.

(4) C'est à partir de la date de réception de la lettre de résiliation par la Compagnie d'assurance qu'il faut compter la durée de préavis. Cf. en ce sens Cass. Civ., 28 août 1940, *D. A.*, 1941, J. 5.

C. LES SINISTRES

Enfin les conditions générales des polices indiquent de façon précise les obligations de l'assuré en cas de sinistres et les règlements qui en découlent.

Il est d'abord précisé le délai dans lequel l'assuré devra avertir l'assureur de la réalisation du risque. Nous avons déjà fait remarquer (5) que si la police se réfère à la loi du 13 juillet 1930 ce délai ne peut être inférieur à cinq jours à dater du moment où l'assuré en a eu connaissance. D'autres contrats prévoient l'avis télégraphique immédiat. Ce qu'il importe, c'est que l'assuré emporte avec lui dans tous ses déplacements le texte des obligations qui lui incombent en cas de sinistre afin de ne pas risquer une déchéance de garantie.

A l'appui de sa déclaration de sinistre et en complément, l'assuré doit fournir à la compagnie des détails complets et circonstanciés sur l'accident, ses causes connues ou présumées, la nature et le montant approximatif des dommages, les noms et adresses des parties lésées et des témoins, et transmettre à l'assureur toutes réclamations des tiers, amiables ou judiciaires.

L'assureur se réserve toujours le droit d'assurer la direction et le contrôle de la défense dans toutes les poursuites consécutives à l'accident. L'assureur supportant seul en définitive la charge des indemnités qui pourront être allouées, l'assuré ne doit jamais, sans l'autorisation écrite de l'assureur, reconnaître sa responsabilité ou offrir à un tiers une indemnité quelconque. Dans les polices régies par la loi de 1930, il est précisé que l'aveu de la matérialité d'un fait ou le secours porté à des victimes n'est pas considéré comme une reconnaissance de responsabilité.

La compagnie d'assurances prend normalement à sa charge tous les frais judiciaires et les indemnités jusqu'à

(5) Cf. *supra*, page 100.

concurrence de la garantie maximum prévue à la police. Toutefois les amendes et les frais d'instance correctionnelle et criminelle restent à la charge de l'assuré, car ils ont un caractère personnel et pénal et non un caractère civil.

Enfin les conditions générales des polices prévoient la nullité du contrat et la déchéance de la garantie, en cas de fausse déclaration de sinistre faite sciemment. Par fausse déclaration, il faut entendre non seulement une déclaration pour un sinistre inexistant, mais encore les indications intentionnellement inexactes fournies sur les circonstances de l'accident et de nature à avoir une incidence sur l'indemnité dont la compagnie d'assurances doit supporter la charge. D'ailleurs, même en l'absence de toute stipulation du contrat d'assurance, la compagnie aurait toujours le droit dans un semblable cas non seulement de refuser sa garantie, mais encore de réclamer à l'assuré des dommages-intérêts pour le préjudice qu'il lui aura causé. *Fraus omnia corrumpit*, mais en matière d'assurance, comme partout, la bonne foi se présume, et c'est à celui qui invoque la mauvaise foi à en apporter la preuve.

CHAPITRE III

Les conditions particulières et les risques couverts

Nous groupons dans ce même chapitre l'étude des conditions particulières des polices et celle des risques couverts parce que les unes et les autres vont déterminer avec précision les cas d'application de la garantie de la compagnie pour les sinistres qui pourront survenir.

§ 1. — Les conditions particulières

C'est par elles que la garantie de la compagnie d'assurances va être individualisée en quelque sorte puisqu'elles indiquent : le nom, l'adresse et la profession de l'assuré ; les appareils objet de l'assurance ; le montant de la garantie accordée ; le décompte de la prime et enfin la prise d'effet du contrat. De plus il appartiendra à l'assuré d'y faire inclure les extensions de garantie qui seront nécessaires en l'état de la rédaction des clauses spécifiant les risques couverts que nous auront à étudier ultérieurement. Ces clauses excluent par exemple de la garantie les vols d'acrobatie. Si l'appareil assuré est un avion de sport à coefficient acrobatique (1), il faudra prévoir la

(1) La solidité d'un appareil est donnée par un coefficient qui correspond aux efforts qu'il peut subir sans danger. Dans les vols d'acrobatie un avion est soumis à des efforts anormaux qu'un appareil ordinaire ne pourrait pas supporter.

garantie des vols acrobatiques. De même, pour un appareil de grand tourisme équipé des instruments de pilotage sans visibilité et de radiogoniométrie, le vol de nuit devra être prévu. En un mot, par les conditions particulières, on ajuste la police à un cas particulier.

En ce qui concerne les nom, adresse et profession de l'assuré, il n'y a pas de remarque particulière à faire.

Les appareils objet de l'assurance devront être soigneusement indiqués : marque et type de l'appareil, date de construction, nombre de places, numéro d'immatriculation, marque, type et force du moteur. Doit être signalé également l'usage auquel est destiné l'appareil. Enfin, toutes les régions du monde n'étant pas également sûres, toutes les polices exigent la spécification des limites géographiques dans lesquelles s'exercera la garantie. Cette dernière indication vise d'ailleurs surtout les risques de casse des appareils beaucoup plus que la responsabilité civile envers les tiers. S'il y a, pour l'aviateur, un danger plus grand à traverser le Sahara qu'à traverser la France, il est certain que les risques de causer un dommage à des tiers sont infiniment plus faibles dans le premier cas que dans le second.

Le montant de la garantie maximum auquel sera tenu l'assureur devra être fixé à une somme suffisamment élevée pour que même un accident très grave ne risque pas de laisser à la charge de l'assuré une part des dommages-intérêts alloués aux victimes. Toutes les polices prévoient une franchise, c'est-à-dire une somme à partir de laquelle seulement la garantie de l'assurance jouera. Autrement dit, si nous supposons une franchise de 1000 francs, et un accident où les dommages se chiffrent à 900 francs, l'assureur n'aura rien à payer. De même si les dégâts s'élève à 1500 francs, la compagnie d'assurance ne supportera que 500 francs, les 1000 francs de franchise restant à la charge de l'assuré (2). Evidemment plus

(2) Ce système est pratiqué en matière d'assurance automobile « tous risques ». Il présente pour l'assuré l'avantage

cette franchise sera élevée, plus la prime sera diminuée, puisque la compagnie n'aura à intervenir que pour des dommages plus importants, donc plus rares.

Certaines polices portent, après le chiffre du maximum de garantie, la mention « *par sinistre et en tout* pour la durée du contrat ». Cette clause signifie que le chiffre indiqué représente le maximum des engagements de l'assureur, qu'il s'agisse de dommages résultant d'un seul sinistre ou de plusieurs sinistres successifs survenus pendant la durée du contrat. Si une semblable clause existe, l'assuré peut notifier, à son assureur, son intention, après un sinistre, de reconstituer la garantie au maximum prévu. Cette reconstitution se fait par le versement d'une prime spéciale, basée, d'une part, sur la somme nécessaire à la reconstitution de garantie, et, d'autre part, sur la période d'assurance restant à courir.

Le décompte de la prime permet à l'assuré de distinguer dans la somme qu'il versera effectivement, la part qui revient au fisc de celle qui sert réellement à la garantie du risque. Il lui permet également de vérifier l'exactitude des sommes qui lui seront réclamées à chaque échéance.

Enfin les conditions particulières indiquent la date de prise d'effet de la police et sa date d'expiration. Certains contrats prévoient que « l'assurance n'entrera en vigueur que le lendemain à midi du paiement de la première quittance de prime ». Cette clause prévue d'ailleurs par la

de réduire sensiblement la prime, car les petits sinistres sont les plus fréquents et il présente pour la Compagnie d'assurances l'avantage d'inciter l'assuré à la prudence et aux précautions, puisque dans tous les cas il supportera une partie des conséquences des dommages. A ceux qui préconisaient l'assurance obligatoire en matière automobile, on a souvent objecté qu'elle rendrait les conducteurs moins prudents en les dégageant de toute responsabilité. En admettant même que cette objection soit fondée, ce qui n'est pas absolument certain, il y a dans la franchise d'avarie un moyen sûr d'inciter l'assuré à éviter les sinistres.

loi du 13 juillet 1930, se justifie pleinement car elle a pour but d'éviter que l'assureur ne soit tenu de donner sa garantie avant que l'assuré n'ait rempli de son côté ses obligations. Mais ceci admis, la preuve du paiement doit pouvoir être rapportée par tous moyens, en particulier par le talon d'un mandat, le numéro d'un chèque ou la date d'un virement. Une police qui stipule (3) « que l'assuré ne peut valablement justifier de sa libération que par une quittance émanant de la direction ou des fondés de pouvoirs » et se réfère d'autre part aux dispositions de la loi de 1930 nous semble à écarter. En cas de difficultés cette clause ne devrait pas être prise en considération, comme constituant une condition purement potestative, puisque la prise d'effet de la police peut être entravée unilatéralement par le retard apporté par l'assureur à l'établissement de sa quittance. Mais, si une mention manuscrite de la police fixe la date de prise d'effet de la garantie, il faut admettre qu'un accident, survenu après cette date, sera couvert, même si la première prime n'a pas encore été payée, et malgré la clause imprimée des conditions générales, qui prévoit que la prise d'effet n'aura lieu que le lendemain du jour du paiement de la première prime (4).

§ 2. — Les risques couverts

Les conditions générales déterminent *in abstracto*, en quelque sorte, les obligations de l'assureur et de l'assuré ; les conditions particulières adaptent la garantie au cas déterminé. La désignation des risques couverts précisera les cas où la garantie de l'assureur pourra être demandée. Et, c'est la précision même qui est apportée à cette désignation qui va en faire l'importance.

(3) Cf. Police « Avions » de la C. A. M. A. T.

(4) Cf. Cass. Civ., 23 décembre 1940, Le Soleil contre Vve Molinié, *D. A.*, 1941, J., 67.

La première partie de cette étude, consacrée à l'examen de la responsabilité de l'aviateur, en Droit français, nous ayant montré les trois sortes de responsabilités différentes qui sont encourues, suivant que la victime est un tiers à la surface, un aéronef en vol ou un passager, nous inciterait à reprendre ici la même division, mais toutes les polices d'assurances groupent sous un même titre les risques aux tiers à la surface et les risques envers les aéronefs en vol. Il n'y a pas, théoriquement du moins, à distinguer suivant le mode de responsabilité qui sera encourue puisque seule la question de réparation est en cause. Nous suivrons donc ici cette même division et nous verrons successivement :

La responsabilité civile envers les tiers.

La responsabilité civile envers les passagers.

Les exclusions générales de garantie.

A. LA RESPONSABILITE CIVILE ENVERS LES TIERS

Les formules de garantie de la responsabilité civile de l'assuré envers les tiers autres que les passagers, doivent être très extensives car d'après la loi du 31 mai 1924 le cas fortuit et la force majeure ne sont pas des motifs d'exonération en ce qui concerne les tiers à la surface. Il faudra donc que la clause de la police garantisse l'assuré dans tous les cas où sa responsabilité viendrait à être retenue.

Sous cette réserve, toutes les rédactions sont également bonnes. Mais comme il vaut mieux être trop précis que pas assez, nous ne pouvons qu'approuver l'indication que « la garantie couvre les accidents corporels causés aux tiers et les dégâts matériels causés aux biens leur appartenant, par l'appareil assuré, en vol, roulant au sol, ou par suite de la marche du moteur ». Nous avons trouvé dans une police (6), l'expression « en raison des dégâts

(6) Compagnie « L'Indépendance », police d'assurance « Aviation ».

matériels occasionnés aux *objets* leur appartenant » (à des tiers). Le terme « objets » nous semble criticable, car il présente un caractère mobilier qui tend à en restreindre la portée. Nous préférierions le mot « biens » qui est plus général et correspond indiscutablement mieux à la garantie que demande l'assuré. Peu lui importe en effet que les dégâts soient subis par les meubles ou les immeubles d'un tiers, ce qu'il veut c'est que la compagnie le décharge dans tous les cas de l'indemnité qu'il devra payer.

Si la garantie ne s'applique qu'aux seuls dommages occasionnés par un aéronef en marche, les dommages produits par un aéronef au repos se trouvent évidemment exclus, en particulier les dégâts résultant de l'incendie de l'appareil ne seront pas couverts sauf stipulation spéciale à ce sujet. Mais si l'incendie est la conséquence d'un accident, de la chute de l'appareil par exemple, il est incontestable que bien que produits par un aéronef devenu immobile les dommages seront couverts par l'assurance. Cette hypothèse rappelle assez bien la controverse qui s'est engagée à propos des assurances automobiles. Les polices de responsabilité civile excluent en effet de leur garantie : ... les dommages matériels causés aux tiers et provenant d'explosion des moteurs, de jet de flammes ou d'incendie des voitures. Certaines compagnies ont prétendu appliquer cette clause en cas d'incendie consécutif à un accident. Une décision de la Cour de Cassation en date du 20 novembre 1939 (7), a tranché la question en

(7) Cf. La Foncière contre Valarcher et autres, Cass. Req., 20 novembre 1939, *D. H.*, 1940, 77. En l'espèce, il s'agissait d'un accident survenu à un camion chargé de fûts d'essence qui, dans une descente, avait échappé au contrôle de son conducteur, et heurté un immeuble qui s'était écroulé. Dans le choc, l'essence ayant pris feu, un incendie se déclara qui détruisit le camion et la maison. La compagnie « La Foncière » s'était pourvue en cassation contre l'arrêt de la Cour d'Appel de Montpellier motif pris « d'avoir dénaturé ou laissé sans réponse les conclusions par lesquelles La Foncière soutenait ne pouvoir être tenue pour responsable de l'accident, étant donné que la police assurant le camion de Valarcher

rejetant un pourvoi formé contre un arrêt de Cour d'Appel qui avait condamné la compagnie d'assurance à garantir son assuré, ayant constaté que « la cause de l'accident a été le choc violent du camion contre l'immeuble, que c'est le choc qui a provoqué l'incendie et que par conséquent celui-ci n'a pas été communiqué par le camion automobile. »

Nous ne pouvons pas passer sous silence la rédaction que nous avons trouvée dans une police d'assurance française et qui est aussi insidieusement restrictive que manifestement destinée à surprendre la bonne foi de souscripteurs trop confiants. L'art. 1^{er} de la police « Avions » de la Compagnie d'Assurances Maritimes, Aériennes et Terrestres déclare que le contrat « se place dans le cadre de l'application des dispositions de la loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne et notamment des articles 42 et 48 de la dite loi, étant formellement stipulé que l'assuré ne transportera à bord de ses aéronefs que des passagers à titre gratuit, à l'exclusion de tous passagers à titre onéreux et qu'il ne transportera aucune marchandise à quelque titre que ce soit. » Remarquons en passant que cette police se réfère aux seuls articles 42 et 48 de la loi du 31 mai 1924 qui visent, ainsi que nous l'avons vu, uniquement les transports payants et ne concernent en aucune façon la responsabilité de l'aviateur envers les tiers, autres que les passagers. Mais voyons l'article 2^o : « La présente police garantit l'assuré jusqu'à concurrence de la somme fixée aux conditions particulières contre les conséquences pécuniaires de sa responsabilité civile (articles 1382 et suivants du Code Civil) à raison d'accidents corporels et matériels causés aux tiers par le ou les aéro-

excluait les dommages résultant de l'incendie communiqué par le véhicule, et que l'explosion du moteur et l'incendie du chargement d'essence ayant nécessairement précédé l'incendie de l'immeuble, le feu avait été communiqué par le camion ». La Cour de Cassation a rejeté ce moyen, l'arrêt attaqué constatant que la cause génératrice du sinistre a été le choc du véhicule contre l'immeuble.

nefs déclarés aux conditions particulières de la présente police.» A la première lecture une semblable rédaction nous a laissé supposer qu'une autre disposition devait compléter la garantie de l'assuré. Nous n'avons rien découvert et nous devons avouer que nous avons l'impression de nous trouver en présence d'une véritable supercherie. Voici un particulier qui demande à un assureur de le garantir de la responsabilité civile qu'il pourra encourir du fait de l'exploitation d'un aéronef. L'assureur lui répond : je vous garantis de votre responsabilité civile ; et il ajoute : articles 1382 et suivants du Code Civil. L'assuré est dès lors à la merci de toutes les chicanes que voudra susciter le contentieux de la compagnie. En effet, alors que l'article 53 de la loi du 31 mai 1924 fait peser sur l'aviateur une responsabilité de plein droit dans tous les cas, laissant ainsi à sa charge la force majeure et le cas fortuit, l'assureur ne prend la place de l'assuré que pour les conséquences de la responsabilité civile de droit commun, « art. 1382 et suivants du Code Civil ». Et si l'on rapproche les dispositions que nous venons de rapporter de l'article 30 de la même police, on aperçoit très bien l'économie du système. Aux termes de cet article 30 en effet « l'assuré ne pourra mettre la compagnie en cause ni l'appeler en garantie, si elle refuse de se charger d'un sinistre, mais il aura contre elle une action directe et principale devant le tribunal compétent ». L'aviateur est responsable des dommages causés par cas fortuit ou force majeure ; l'assureur ne garantit pas la responsabilité de l'assuré dans ces deux cas. D'autre part l'assuré ne peut pas mettre la compagnie en cause ni l'appeler en garantie. Connaissant ces prémisses, le processus est simple : en cas d'accident, la compagnie excipera du cas fortuit et refusera de se charger du sinistre. L'assuré, poursuivi par la victime et abandonné par son assureur, va se voir condamner à verser une indemnité. Il se retournera alors contre son assureur et demandera au tribunal de dire qu'il n'y a pas cas fortuit ou force majeure. Ce n'est pas adresser une critique à la justice française que de

dire que le procès durera de longs mois. Au besoin, un appel dilatoire viendra prolonger suffisamment le délai pour lasser la patience de l'assuré et l'amener à composition en acceptant une transaction qui laissera à sa charge une part de l'indemnité. N'avions-nous pas le droit de parler de supercherie ? D'autre part, la police en question stipule que toute réticence ou fausse déclaration intentionnelle entraîne de plein droit nullité de l'assurance et les primes payées ou dues restent acquises à la compagnie ; il ne s'agit évidemment que des réticences de l'assuré. Celles de la compagnie ne sont pas officiellement sanctionnées.

Malgré les apparences qui semblent pourtant probantes, nous voulons bien admettre que la Compagnie d'Assurances Maritimes, Aériennes et Terrestres est de bonne foi. Force nous est alors de déclarer que la rédaction de sa police est aussi mauvaise que possible et doit être formellement déconseillée aux assurés.

B. LA RESPONSABILITE CIVILE ENVERS LES PASSAGERS

Un tiers devient un passager non seulement quand il est à bord de l'aéronef en vol ou en manœuvres au sol, mais il doit être considéré comme tel quand il monte à bord ou quand il en descend. Il sera bon que la clause de garantie soit explicite sur ce point.

L'étendue de la garantie des dommages causés aux passagers varie d'une police à l'autre. La police du Consortium ne vise que les dommages corporels.

D'autres polices couvrent la responsabilité encourue par l'assuré en raison d'accidents corporels ou matériels causés à un ou aux passagers transportés à titre gratuit alors qu'ils se trouvent à bord de l'appareil ou y prennent place ou le quittent. Certaines enfin (8) prennent soin de préciser qu'elles couvrent la responsabilité de l'assuré

(8) The British Aviation Insurance Co Ltd., Insurance of aircraft, Titre E. Traduction française.

« pour dommages ou perte atteignant les biens appartenant à un passager, alors que les dits biens sont transportés à bord de l'aéronef ou qu'il y sont chargés ou en sont déchargés ». Cette stipulation fort intéressante précise le terme « dommage matériel » et empêche de lui donner une interprétation que, par analogie avec les polices d'assurance automobile, on pourrait être tenté de lui attribuer. La garantie de la compagnie ne s'appliquerait qu'à la détérioration des vêtements à l'usage des passagers lorsqu'elle est « l'accessoire d'un accident corporel ». Les polices d'aviation ne contiennent pas cette restriction ; il faut donc donner au mot « matériel » un sens plus large et décider qu'il s'applique à tous les bagages des passagers. Toutefois une exception doit être faite à cette règle pour la police déjà citée de la Compagnie d'Assurances Maritimes et Terrestres, qui, ainsi que nous l'avons vu au paragraphe précédent, interdit à son assuré de transporter « aucune marchandise à quelque titre que ce soit ». Il faut donc en conclure que, dans cette police, les dommages subis par les bagages des passagers ne sont pas assurés. C'est restreindre considérablement l'étendue de la garantie des dommages matériels qui peuvent être subis par les passagers.

La plupart des polices prévoient l'obligation pour l'assuré, à peine de déchéance, de dégager sa responsabilité envers ses passagers par une notification faite avant le commencement du vol. Des polices françaises spécifient à ce sujet que l'assuré devra placer en évidence sous les yeux des passagers, sur une plaque fixe l'indication que « conformément aux articles 42 et 48 de la loi du 31 mai 1924, le propriétaire de l'appareil déclare s'exonérer de la responsabilité qui lui incombe à raison des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'appareil ». Nous avons indiqué dans la première partie de cette étude (9) les raisons pour lesquelles nous estimons que ces articles 42 et 48

(9) Cf. *supra*, I^{re} partie, chap. III.

ne visaient pas le cas des passagers à titre gratuit. Il ne faut donc voir dans ce rappel des dispositions légales qu'une précaution supplémentaire et vraisemblablement inopérante imposée par les compagnies d'assurances, en vue de réduire dans toute la mesure possible les indemnités qu'elles pourraient avoir à verser en cas d'accident.

C'est pour cette raison que nous approuvons, tout à fait, la rédaction de la police du Consortium qui s'exprime ainsi : « La garantie s'exerce sous la condition formelle qu'au cas de transport à titre onéreux, le billet délivré au passager comporte la stipulation suivante : *conformément aux dispositions des articles 42 et 48 de la loi du 31 mai 1924, le transporteur déclare s'exonérer de la responsabilité pouvant lui incomber à raison des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'aéronef.* »

C. LES EXCLUSIONS GENERALES DE GARANTIE

La garantie très large résultant du libellé de la plupart des polices est réduite d'abord *intuitu personæ* en quelque sorte puisque l'on exclut certaines personnes, puis *ratione materiæ vel loci* puisque l'on exclut certains cas estimés plus particulièrement dangereux.

1° Exclusion de certaines personnes de la garantie

Les compagnies d'assurances garantissant la responsabilité de l'assuré envers les *tiers*, prennent soin de préciser quelles sont les personnes qu'elles considèrent comme tels. S'agissant d'une interprétation particulière, il importe, pour éviter toute contestation, d'apporter à la définition du terme « tiers » le maximum de précision.

L'assuré tout d'abord ne sera jamais compris dans la garantie. Etant le signataire du contrat, il n'est évidemment pas un tiers. Même sans indication à ce sujet, la question ne se serait pas posée, car il va de soi que la responsabilité civile de quelqu'un ne peut être engagée envers lui-même.

Le pilote est également exclus de la garantie. En effet, il est soit le préposé de l'assuré, soit son mandataire. De plus, l'accident peut résulter de sa faute effective ou présumée, il ne peut donc l'alléguer et ce n'est qu'au titre de la loi de 1898 sur les accidents du travail qu'il pourra, s'il est un préposé, obtenir une indemnité.

Les associés de l'assuré ne sont pas davantage compris dans l'assurance. Mais il faut interpréter le terme « associé » dans le sens d'« associé de l'assuré pour l'exploitation de l'aéronef ». Il est évident qu'une société, sans rapport avec l'aéronef et son exploitation, ne saurait être prise en considération, car, en dehors des limites du contrat de société, les associés sont des tiers l'un par rapport à l'autre.

Les préposés et salariés, agissant pour le compte de l'assuré sont exclus de la garantie « sauf stipulation spéciale ». Les accidents qui pourraient leur arriver sont réglés en effet par la législation sur les accidents du travail, mais c'est alors dans la police « accidents du travail » qu'il faudra faire mentionner que le risque aéronautique sera couvert.

Enfin, les membres de la famille de l'assuré et du pilote ne seront pas compris dans la garantie de la police d'assurance. Sont considérés comme des membres de la famille de l'assuré : tout d'abord son conjoint, puis les descendants et les ascendants, les frères et sœurs. En ce qui concerne les beaux-frères et belles-sœurs, certaines polices les excluent de la garantie, d'autres, en ne les mentionnant pas expressément dans les personnes exclues de la garantie, les considèrent comme des tiers, car l'énumération fournie dans la police, devra toujours être considérée comme limitative et d'interprétation restrictive. L'expression, que nous avons rencontrée, « est exclue de la garantie, la famille de l'assuré » doit être rejetée pour son manque de précision.

2° Exclusions générales de garantie

Ces exclusions varient avec chaque police. On peut toutefois les grouper en trois catégories : celles concernant les infractions aux lois et règlements sur la navigation aérienne, celles relatives au dépassement des limites prévues aux conditions particulières de la police, enfin, celles visant des évolutions ou des manœuvres présentant un risque anormal.

a) *Exclusions résultant d'infractions aux lois et règlements sur la navigation aérienne.*

Il s'agit tout d'abord des infractions aux dispositions légales ou réglementaires concernant les certificats de navigabilité de l'avion et les brevets et licences de l'équipage. En bref, il faut que l'appareil assuré soit muni de l'autorisation officielle de voler et que son équipage soit officiellement reconnu apte à le conduire.

Pour être autorisé à voler, tout aéronef doit être immatriculé d'une part, et être muni d'un certificat de navigabilité, d'autre part (art. 32 de la loi du 31 mai 1924).

Tout aéronef, dont le port d'attache est en France métropolitaine, doit être immatriculé sur un registre tenu au Ministère de l'Air (art. 1^{er} et 2 du décret du 13 octobre 1926). Cette inscription a pour effet de conférer à l'aéronef la nationalité française (10), et de lui donner une identité. L'aéronef doit porter les marques suivantes que lui attribue son immatriculation : une lettre isolée, indiquant sa nationalité (pour la France, c'est la lettre F) et un groupe de quatre lettres constituant sa marque d'immatriculation. C'est ces différentes lettres qui doivent être inscrites en très gros caractères sous les ailes et sur le fuselage, qui permettent d'identifier les aéronefs en plein vol. Enfin,

(10) Cette règle est conforme à l'article 6 de la Convention Internationale portant réglementation de la navigation aérienne, en date du 13 octobre 1919, dite Convention de Paris, qui décide : « Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat, sur le registre duquel ils sont immatriculés ... »

tout aéronef doit être muni d'une plaque d'identité, indiquant le nom de son propriétaire.

Le registre d'immatriculation n'est pas seulement un répertoire des appareils français, il est également un moyen de publicité, car tout requérant peut en demander une copie certifiée conforme (art. 5 du décret du 13 octobre 1926).

Mais pour obtenir son immatriculation, un appareil doit posséder son certificat de navigabilité. Cette pièce atteste que l'aéronef présente les qualités de sécurité et de navigabilité exigées par les règlements. Ce certificat est délivré, après contrôle et examen de l'appareil, par la Société Anonyme du Bureau Veritas, qui, pour les appareils de série, se borne à constater que l'aéronef qui lui est présenté est conforme au prototype, qui, lui, a fait l'objet d'un examen minutieux de la part des services techniques de l'aéronautique.

D'autre part, périodiquement, l'aéronef doit être visité par un agent du Bureau Veritas, qui lui maintient ou lui retire son certificat de navigabilité. En cas de retrait du certificat, l'aéronef ne peut plus voler, car il ne répond plus aux exigences légales.

Le certificat de navigabilité étant accordé en considération de l'état de l'aéronef au moment de la dernière visite, il s'ensuit que toute modification apportée à l'appareil, devra faire l'objet d'une vérification et d'un contrôle du Bureau Veritas, qui recherchera si, ainsi modifié et transformé, il présente toujours les qualités requises pour être autorisé à voler (11).

Toutes les conditions ci-dessus énumérées, devront être respectées pour que la compagnie d'assurance garantisse les dommages qui pourraient survenir.

Mais, si l'aéronef doit présenter certaines qualités, l'équipage, qui en est responsable, doit avoir les apti-

(11) En fait, une pièce d'un avion ne peut être remplacée que par une autre dont le modèle a été « homologué » par les services officiels.

tudes professionnelles requises pour l'utiliser. Le pilote doit être muni de son brevet, c'est-à-dire d'une pièce qui attesterait qu'il possède les capacités physiques et professionnelles exigées par les règlements pour la conduite de l'appareil dont il a la charge. Le brevet se place au moment où le candidat a subi les épreuves. Mais les aptitudes des individus changent, et en plus de son brevet, le pilote devra posséder sa licence qui est accordée pour une durée limitée et justifie qu'actuellement il possède toujours les capacités qui ont permis de lui délivrer son brevet (12).

La compagnie ne sera tenue de garantir son assuré que, si, au moment de l'accident, l'appareil était piloté par une personne titulaire des brevet et licence correspondant à la catégorie d'appareil en cause.

Les règles précédentes s'appliquent en quelque sorte, à l'appareil, *in abstracto*. Elles sont complétées par d'autres dispositions dont la violation ne constitue pas une simple contravention, mais bien, un délit correctionnel, et auxquelles l'aviateur devra se soumettre en vol.

C'est ainsi que le pilote ne devra pas survoler une ville à une altitude inférieure à celle fixée par les règlements. Le principe qui fixe la hauteur de survol des agglomérations, a été posé, par l'article 21 de la loi du 31 mai 1924 : « Un aéronef ne peut survoler une ville ou une agglomération qu'à une altitude telle que l'atterrissage soit toujours possible, même en cas d'arrêt du moyen de propulsion, en dehors de l'agglomération ou sur un aérodrome public ». Des arrêtés ministériels ont indiqué l'altitude considérée comme répondant à cette exigence légale ; elle est fonction d'une part du nombre de moteurs de l'avion et, d'autre part, de l'importance de l'agglomération, cette importance résultant du nombre des habitants.

De même, l'atterrissage ou l'envol ne pourront se faire que sur des terrains admis comme aérodromes, confor-

(12) Toute personne qui piloterait un avion sans avoir ses brevet et licence valables, de même que toute personne qui contreviendrait aux règlements sur l'immatriculation, serait passible de poursuites correctionnelles.

mément à l'article 24 de la loi du 31 mai 1924. Cependant, ce même article, prévoit qu'en cas de force majeure, l'atterrissage sera possible sur tout terrain. La notion de « force majeure » s'interprète ici de façon très large. Elle est en fait synonyme de « nécessité ».

Enfin, peut rentrer dans les exclusions de garantie résultant d'entorses graves aux règlements, celle encourue en cas de vol avec une charge supérieure à celle autorisée. Les vols en surcharge sont en effet interdits (13).

La police « Risques inhérents aux aéronefs » du Consortium ne prévoit pas ces causes de déchéance de garantie, et c'est tout à fait normal, car nous estimons que l'assureur doit garantir la responsabilité de son assuré, même si, pour une raison quelconque, ce dernier est en contravention avec les prescriptions légales ou réglementaires.

b) *Exclusions résultant du dépassement des limites prévues aux conditions particulières de la police.*

Nous avons indiqué précédemment que les conditions particulières des contrats précisaient les limites géographiques dans lesquelles la garantie était acquise. Si l'appareil est utilisé en dehors des limites fixées, l'assureur ne sera pas tenu à garantie. Encore faut-il que le dépassement des limites ait été *intentionnel*. S'il est dû à un cas de force majeure, l'assureur ne devrait pas pouvoir l'invoquer. Certaines polices le stipulent d'ailleurs, expressément (14). Nous les approuvons vivement et regrettons que toutes ne le fassent pas. Dans ce dernier cas, il sera prudent que l'assuré le fasse préciser.

(13) Les caractéristiques d'un appareil surchargé sont susceptibles de varier dans des proportions considérables : l'accroissement de la charge au mètre carré augmente la vitesse d'atterrissage et l'accroissement de la charge au cheval réduit l'excédent de puissance, qui est un facteur important de sécurité.

(14) Cf. Compagnie d'Assurances Maritimes, Aériennes et Terrestre, police « Avions », art. 15 *in fine*.

c) *Exclusions visant des évolutions présentant un risque anormal.*

Ces exclusions varient avec les différentes compagnies. Deux cependant se retrouvent partout : les vols acrobatiques et matches, et les vols de nuit.

Les premiers comprennent : le rase-mottes, les vols d'adresse, les acrobaties, les courses de vitesse, les tentatives de record, les liaisons rapides, etc., car on considère que, dans tous ces cas, même s'il respecte les règlements sur la circulation aérienne, le pilote sera porté à exiger de son appareil, plus qu'il ne peut normalement donner, ce qui diminuera la marge de sécurité. Il y aurait lieu, cependant, à notre avis, de considérer à part, le cas des *acrobaties* (15), car, ainsi que nous l'avons dit, on ne fait pas de l'acrobatie avec n'importe quel avion, et l'acrobatie effectuée avec prudence, sur un appareil approprié, ne présente pas de risques anormaux.

On considère comme vol de nuit, tout vol accompli entre une heure après le coucher du soleil et une heure avant son lever.

En dehors de ces cas communs à toutes les polices, nous avons relevé les exclusions suivantes :

Les vols effectués par « grand vent ». Que faut-il entendre par « grand vent » ? On ne semble pas très fixé sur

(15) L'expression « acrobatie » est assez mal choisie, car elle évoque une idée de danger imminent. Le mot « virtuosité » serait mieux approprié. En allemand, le mot correspondant au mot français est « Kuntsflug » c'est-à-dire vol d'habileté qui est beaucoup plus exact. Quoi qu'il en soit, les polices du Consortium français, définissent ainsi les acrobaties : les évolutions volontaires non justifiées par la conduite normale de l'aéronef, comprenant un changement brusque d'assiette ou d'altitude, tels que *looping the loop*, vol renversé, descente en vrille, vol en tonneau, rase-mottes, sauf le cas de force majeure.

Le vol en rase-mottes n'est pas à proprement parler une acrobatie, au sens aéronautique du mot, mais bien plutôt une imprudence.

la vitesse à partir de laquelle un vent devient un grand vent. Alors que des polices Aviation du Consortium (assurance individuelle contre les accidents provenant du fait des aéronefs, et Responsabilité civile envers les tiers pour les manifestations aéronautiques) fixent à 50 km.-h. la vitesse à partir de laquelle on est en présence d'un grand vent, ce qui semble exagéré, la Compagnie « L'Indépendance » admet la vitesse de 70 km.-h. comme limite inférieure des grands vents. Mais les polices devraient stipuler que c'est un vol *commencé par grand vent* qui sera une cause de déchéance de garantie.

Les vols commencés avec menaces de brouillard, la marche du moteur de l'avion dans un hangar, l'ébriété du pilote, les vols sur l'eau avec un avion terrestre, à une distance telle que l'avion ne pourrait rejoindre la terre en vol plané, sont autant de cas parfois prévus. (Toutefois la traversée du Pas-de-Calais et du détroit de Gibraltar n'est pas toujours considérée comme un vol à distance des côtes.)

Cependant la plupart des exclusions mentionnées au présent paragraphe, ont pour particularité de pouvoir être supprimées par l'insertion d'une clause spéciale aux conditions particulières ; ou du moins, elles devraient pouvoir l'être. Il s'agit en effet d'évolutions anormales peut-être mais autorisées par la loi et les règlements. Il est évident que leur assurance ne sera acceptée que moyennant un taux de prime plus élevée, mais elle doit être possible, sous réserves que le cas échéant, les appareils assurés soient construits ou équipés spécialement pour de telles évolutions (16).

(16) Cf. Police « Risques inhérents aux Aéronefs » du Consortium. La garantie du risque en cas d'aérobacie et de vol de nuit n'est accordée que s'il s'agit d'aéronefs dûment classifiés à cet effet ».

Appendice

Nous avons indiqué, au début de cette étude, que c'est en comparant les dommages effectivement causés aux tiers à la surface par l'aviation privée avec le régime juridique auquel elle se trouve soumise, que nous avons été amenés à préconiser pour elle un traitement moins sévère. A l'appui de cette affirmation, nous aurions désiré apporter ici des données statistiques abondantes. Malheureusement, la difficulté des communications entre la zone non-occupée et la zone occupée de la France, et la disparition momentanée de toute activité aéronautique privée ne nous a pas permis de recueillir des chiffres d'ensemble, reflétant la physionomie exacte de l'activité des différents aéro-clubs français.

Les compagnies d'assurances possèdent certainement des renseignements statistiques sur leurs assurés, mais nous n'avons pas pu en obtenir la communication.

Toutefois, certains aéro-clubs du Sud-Est de la France auxquels nous nous sommes adressé ont bien voulu nous fournir d'intéressants renseignements que nous résumons ci-après.

Sur un peu plus de 13.000 heures de vol effectuées par les membres de ces aéro-clubs, nous avons relevés seulement 5 (cinq) cas d'atterrissage ou d'accidents ayant entraîné des dommages aux tiers à la surface. Pour ces cinq sinistres, les indemnités versées aux propriétaires des biens endommagés au sol, se sont élevées *au total*, à la somme de 1.500 francs. Encore cette somme comprend-elle les dommages causés aux récoltes par des curieux,

trop empressés à venir sur place se rendre compte de la situation, dommages qui, en droit strict, n'incombaient pas à l'exploitant de l'aéronef, mais bien à la commune dont le service d'ordre devait empêcher le public de pénétrer sur une propriété privée.

Donc sur 13.000 heures de vol, soit environ 1.500.000 kilomètres parcourus, les exploitants des aéronefs n'ont eu à payer, en tout et pour tout, qu'une somme de 1.500 francs d'indemnité aux tiers à la surface. Ce chiffre minime ne doit pas étonner si l'on réfléchit que, même dans un pays comme la France, un avion en panne, à moins d'une rupture en vol, a toujours la possibilité de sortir du périmètre d'une localité urbaine, avant de toucher le sol. Et, si l'on envisage le cas d'une chute brusque, la probabilité de tomber sur une cathédrale ou un grand hôtel est infime par rapport à celle que l'on a de tomber dans un champ. Si, d'autre part, on sait que la densité de la population française est d'environ 75 habitants par kilomètre carré, et qu'une grande partie de cette population est groupée dans des agglomérations dont le survol est réglementé, on est obligé de reconnaître que l'on a bien peu de chances de blesser une personne à la surface du sol.

Les résultats ci-dessus sont d'autant plus significatifs que tous les aéro-clubs qui nous les ont fournis, avaient des écoles de pilotage. Si, pendant les heures de double commande de préparation au brevet de pilote, la présence d'un moniteur aux côtés de l'élève est un gage de sécurité, par contre, les premiers vols seuls d'un nouveau pilote présentent des risques supplémentaires du fait de son inexpérience (1).

(1) Nous exprimons ici tous nos remerciements aux dirigeants des différents aéro-clubs qui ont bien voulu répondre favorablement aux demandes que nous leur avons faites. Nous tenons à remercier particulièrement l'Aéro-Club de Gannes à l'amabilité duquel nous avons été très sensible et surtout l'Aéro-Club de Provence auprès duquel nous avons trouvé, comme toujours, le plus sympathique accueil.

A titre documentaire, nous signalons en terminant, que, pendant ces mêmes heures de vol, aucun sinistre en vol ou à des passagers, n'a donné lieu à versement d'indemnités.

Conclusion

L'étude que nous venons de faire aura montré, nous l'espérons, que le régime de la responsabilité civile envers les tiers à la surface qui est appliqué, en France, à l'aviation privée, est un régime anormalement sévère. Il s'explique par l'ancienneté de la loi, d'une part, et par le fait que, lors du vote de cette loi, l'aviation privée n'existait pas, la navigation aérienne n'ayant pas encore atteint une sécurité suffisante, d'autre part. Aujourd'hui, une révision de notre législation est devenue indispensable, révision qui tiendrait compte des données de l'expérience acquise, au cours des dernières années.

Que, du moins, si le législateur estime que, malgré les critiques qu'elle soulève, la responsabilité objective doit rester la règle, qu'il rende le système viable et efficace, en limitant le maximum des indemnités pour chaque accident, et en imposant l'assurance obligatoire. Mais, nous le répétons, une responsabilité, basée sur une présomption de faute, nous paraîtrait meilleure ; elle serait plus en harmonie avec notre droit commun et ferait disparaître l'impression que donne la législation actuelle, que l'aviateur est un individu socialement dangereux. Est-il logique de brimer ainsi l'aviation, alors que l'on cherche à la favoriser par tous les moyens ?

Si, au point de vue de la responsabilité envers les tiers à la surface, il existe un texte que l'on applique à l'aviation privée, nous avons constaté, au cours de la deuxième partie de notre étude, qu'il n'y a en France, aucune règle-

mentation de l'assurance aérienne. Cette assurance avait pris, depuis 1930, une certaine importance du fait du développement de l'aviation. Il importe que le législateur intervienne en la matière, comme il est intervenu par la loi du 13 juillet 1930, en ce qui concerne les assurances terrestres, afin d'éviter les abus et les divergences trop sensibles que nous avons signalés.

Si ces deux réformes étaient réalisées, l'Etat aurait donné à l'aviation privée, de précieux encouragements dont l'effet se ferait sentir, le jour où, dans une France libérée, elle pourra se manifester de nouveau et reprendre son essor. L'avion est un moyen de transport incomparable qui devrait rapprocher les peuples en facilitant leurs relations. N'a-t-on pas cru pouvoir, par les liens de fraternité qui unissaient les aviateurs de toutes les nations, arriver à des accords réciproques ? Malheureusement, des considérations politiques ou d'orgueil de race ont dressé des obstacles contre lesquels se sont brisés toutes les meilleures volontés. Quand l'avion aura cessé d'être l'instrument redoutable de destruction et de meurtre qu'il est devenu, il lui restera à remplir sa mission véritable, celle dont il n'aurait pas dû être détourné : servir l'humanité en la libérant des contingences du temps et de l'espace pour contribuer au progrès général.

Vu :

Le 5 février 1942.

Le Président de la Thèse,

A. AUDINET.

Vu :

Le 6 février 1942.

Le Doyen,

B. RAYNAUD.

Vu et permis d'imprimer :

Aix, le 6 février 1942.

Le Recteur,

Pierre MARTINO.

ANNEXE

CONTRAT D'ASSURANCE
"CONSORTIUM AVIATION"

CONTRAT D'ASSURANCE

DES RISQUES INHERENTS AUX AERONEFS

Entre _____ (SOUSCRIPTEUR), d'une part,
 et _____ (ci-après dénommé l'APERITEUR)
 et les autres Assureurs désignés sur l'intercalaire ci-joint, d'autre part, ces derniers agissant par l'entremise de leur délégué soussigné, dûment mandaté à cet effet ;

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Sur la foi des déclarations faites par le SOUSCRIPTEUR, transcrites sur le présent contrat, déclarations qui servent à l'appréciation du risque l'APERITEUR et les autres Assureurs, dans les limites et aux conditions, tant générales que particulières des présentes, *régies par les dispositions de la loi du 13 juillet 1930*, assurent les risques spécifiés ci-dessous pouvant résulter du ou des aéronefs décrits par ailleurs, savoir :

RISQUES R et RI

Jusqu'à concurrence d'un maximum (en principal, intérêts, frais et honoraires)
 de francs
par sinistre et en tout pour la durée du contrat quels que soient les dommages causés par le ou les sinistres, sans pouvoir dépasser :

1° En ce qui concerne le *Risque R*, et pour un même tiers lésé la somme
 de francs

2° En ce qui concerne le *Risque RI*, la somme de francs.....
par sinistre et en tout pour la durée du contrat.

RISQUE P

Jusqu'à concurrence d'un maximum (en principal, intérêts, frais et honoraires)
 de francs

par sinistre et en tout pour la durée du contrat, quels que soient les dommages causés par le ou les sinistres, sans pouvoir dépasser pour un même passager lésé, la somme de francs

CONDITIONS GENERALES

OBJET ET ETENDUE DE L'ASSURANCE

ARTICLE PREMIER. — 1^o Le présent contrat a pour objet la garantie des risques spécifiés par ailleurs. Cette garantie s'applique à l'aéronef décrit aux conditions particulières ; elle s'exerce dans les limites prévues par ailleurs — alors que l'aéronef est conduit par le SOUSCRIPTEUR ou toute personne autorisée par lui sous la condition formelle stipulée à l'article 5. Cette garantie s'exerce dans les limites géographiques stipulées aux conditions particulières, que l'aéronef soit, ou non en *évolution aérienne*.

2^o RISQUE « R ». — *La responsabilité civile à l'égard des tiers non passagers* est celle pouvant résulter de dommages, corporels ou matériels causés aux *tiers non passagers* par le fait de l'aéronef et ce, dans les limites de la législation en vigueur au jour des présentes.

3^o RISQUE « P ». — *La responsabilité civile à l'égard des tiers passagers* est celle pouvant résulter de dommages corporels causés aux *tiers* à bord des aéronefs, y montant ou en descendant, par le fait de l'aéronef, et ce, dans les limites de la législation en vigueur au jour des présentes. La garantie s'exerce sous la condition formelle qu'au cas de transport à *titre onéreux*, le billet délivré au passager comporte la stipulation suivante : *conformément aux dispositions des articles 42 et 48 de la loi du 31 mai 1924, le transporteur déclare s'exonérer de la responsabilité pouvant lui incombier à raison des risques de l'air et des fautes commises par toute personne employée à bord dans la conduite de l'aéronef.*

6^o RISQUE « RI ». — *La responsabilité civile à l'égard des tiers, en suite d'incendie de l'aéronef* est celle pouvant résulter des dommages matériels causés aux *tiers* par l'explosion, les jets de flammes, l'incendie de l'aéronef et ce, dans les limites de la législation en vigueur au jour des présentes.

9^o En ce qui concerne les RISQUES « R », « P » et « RI », la garantie s'applique tant à la responsabilité civile du SOUSCRIPTEUR qu'à celle du *pilote effectif* autorisé et, quant à ce dernier, après épuisement de toute assurance personnelle.

ARTICLE 2. — Les risques ci-après ne sont compris dans les présentes que moyennant stipulation formelle aux conditions particulières :

a) Participation de l'aéronef à des manifestations ou meetings, figurant ou non au calendrier sportif de l'AERO-CLUB DE FRANCE, comportant un classement des participants, matches, paris, défis, raids, records, tentatives de records, ou à leurs essais préparatoires ;

b) Evolution de l'aéronef à une distance des côtes ne lui permettant pas, en cas de rupture, d'arrêt mécanique ou de toute

autre panne du groupe motopropulseur, de reprendre contact avec son élément d'essor normal, si ce n'est au cours de la traversée du Pas-de-Calais ou du Déroit de Gibraltar ;

c) Acrobaties ;

d) Evolutions effectuées la nuit ;

si ce n'est, pour ces deux derniers cas, pour des aéronefs dûment classifiés à cet effet ; ,

e) Dégâts atteignant l'aéronef en dehors de ses évolutions aériennes et provenant du fait de tempête, coup de vent, tornade, cyclone, raz-de-marée, tremblement de terre, inondation ;

f) Congélation des liquides dans les moteurs, radiateurs, canalisations ;

g) Premier vol des aéronefs prototypes.

ARTICLE 3. — Ne sont jamais compris dans la garantie :

a) Les sinistres causés volontairement par le SOUSCRIPTEUR, le propriétaire ou le pilote effectif ou à leur instigation, hors le cas où le fait reprochable est celui d'une personne dont le SOUSCRIPTEUR se trouve être civilement responsable ;

b) Les sinistres survenant : alors que l'aéronef a été confié pour réparation, ou alors qu'il a été réquisitionné par une autorité, ou pendant une guerre civile ou étrangère, ou pendant des émeutes ou des mouvements populaires, sauf si le SOUSCRIPTEUR prouve qu'il n'existe pas de rapport direct ou indirect entre le sinistre survenu et ces événements ;

c) Toute évolution aérienne commencée en violation d'une interdiction des autorités compétentes ;

d) RISQUES « R », « P » et « RI ». — Les frais d'instance pénale qui n'ont pas leur cause dans une action civile portée accessoirement devant la juridiction pénale ; l'amende et les frais y relatifs, les dommages matériels à des objets mobiliers ou immobiliers dont le SOUSCRIPTEUR ou celui dont la responsabilité civile est en cause est propriétaire, locataire ou usager.

ARTICLE 4. — RISQUES « R », « RI » et « P ». — Sont considérés comme *tiers* les personnes intervenant à titre d'entraide bénévole à la remise en marche ou au sauvetage de l'aéronef. Ne sont pas considérés comme *tiers* et sont, de ce fait, exclus de la garantie : le pilote effectif de l'aéronef, les associés, ainsi que les membres ci-après de la famille du SOUSCRIPTEUR, du propriétaire ou du pilote : conjoint, ascendants, descendants, frères, sœurs, alliés au même degré, tous salariés en cours de fonctions du SOUSCRIPTEUR, du propriétaire ou du pilote ; le SOUSCRIPTEUR lui-même lorsque la responsabilité civile personnelle du pilote est celle en cause.

ARTICLE 5. — L'assurance est effectuée sous réserve des sûretés ci-après, qui en sont la condition formelle et indispensable et à défaut de l'une desquelles l'assurance est nulle et de nul effet :

1° L'aéronef doit être titulaire d'un certificat de navigabilité régulier en état de validité, dûment renouvelé après chaque accident, quelle qu'en soit l'importance ;

2° L'aéronef doit être maintenu, pendant toute la durée de l'assurance sur le registre aéronautique du BUREAU VERITAS, les frais de cotation ou de recotation au dit registre incombant au SOUSCRIPTEUR, toute suspension de cote entraînant de plano la suspension de la garantie d'assurance ;

3° Le SOUSCRIPTEUR ou le personnel prenant part, directement ou indirectement, à la conduite de l'aéronef doit être titulaire des brevets réguliers en état de validité, le qualifiant pour la fonction qu'il occupe à bord de l'aéronef.

FORMATION DU CONTRAT

ARTICLE 6. — Le présent contrat n'a d'existence que le lendemain, à midi, du jour où il a été signé par les parties et tout renvoi, surcharge ou dérogation, validés par les délégués de l'APERITEUR, et des assureurs. La garantie n'a d'effet que le lendemain, à midi, du jour où le montant de la prime a été dûment acquitté par le SOUSCRIPTEUR, nonobstant toute date antérieure prévue, et, au plus tôt, au jour convenu.

ARTICLE 7. — Le contrat est établi sur les indications exclusives du SOUSCRIPTEUR qui sous peine des sanctions prévues par la loi, doit déclarer exactement toutes les circonstances d'appréciation du risque, notamment toute résiliation ayant frappé une assurance ayant le même objet que les présentes.

OBLIGATIONS DU SOUSCRIPTEUR AU COURS DU CONTRAT

ARTICLE 8. — Le SOUSCRIPTEUR est tenu, dans les délais et sous peine des sanctions prévues par la loi, de notifier toute modification du risque, pouvant altérer la nature ou l'opinion qu'en ont l'APERITEUR et les Assureurs, notamment, utilisation, même occasionnelle de l'aéronef, dans un but autre que celui prévu aux présentes.

ARTICLE 9. — Aucune aggravation de risque n'est incluse dans la garantie qu'après établissement d'un avenant définissant le nouveau risque et fixant la prime désormais exigible. En suite d'une aggravation de risque, la résiliation du contrat, si elle est notifiée, devient effective *huit jours* après sa notification.

ARTICLE 10. — Tous les impôts existants ou pouvant être établis, soit sur la prime, soit sur les capitaux assurés, ainsi que les frais de répertoire et de recouvrement, sont à la charge du SOUSCRIPTEUR à moins que la Loi n'en décide autrement.

ARTICLE 11. — A l'exception de la première, les primes ou fractions de prime sont payables aux époques fixées par ailleurs, sur présentation au dernier domicile connu du SOUSCRIPTEUR, d'une quittance signée de l'APERITEUR.

En cas de non-paiement, l'APERITEUR peut adresser au SOUSCRIPTEUR une notification valant mise en demeure et suspendant l'effet de l'assurance *vingt jours* après son envoi sans préjudice du droit pour l'APERITEUR de résilier le contrat ou d'en poursuivre l'exécution en justice.

Lorsque la prime prévue est convenue payable par fractions, les fractions à échoir deviennent immédiatement exigibles en cas de déclaration de sinistre ou en cas de non-paiement.

ARTICLE 12. — En cas d'aliénation de l'aéronef assuré, l'acquéreur qui opte pour la résiliation du contrat doit à l'APERITEUR, une indemnité de résiliation égale à une demi-annuité de prime.

ARTICLE 13. — Le SOUSCRIPTEUR reconnaît, de façon formelle, à l'APERITEUR le droit, au cours de l'assurance, de faire procéder, par des délégués de son choix, à la vérification des déclarations faites et à l'inspection de l'aéronef.

MESURES A PRENDRE ET FORMALITES A REMPLIR EN CAS DE SINISTRE

ARTICLE 14. — Lors de tout sinistre, le SOUSCRIPTEUR doit, sauf dans les cas fortuits ou les cas de force majeure dûment constatés :

1° En même temps qu'il s'adresse aux agents du BUREAU VERITAS pour les constatations matérielles, en donner avis par écrit à l'APERITEUR, dans les cinq jours où il en a connaissance, indiquant notamment : les circonstances du sinistre, ses causes connues ou présumées, la nature et le montant approximatif des dommages, les noms et domiciles des parties lésées et, éventuellement, des témoins ;

.....

Les interventions du BUREAU VERITAS ont toujours lieu sous les plus expresses réserves des droits des parties, quelle que soit la partie qui provoque lesdites interventions.

Le SOUSCRIPTEUR doit et l'APERITEUR peut procéder à toutes mesures conservatoires sans qu'il puisse être imputé, de ce fait, à l'APERITEUR et aux Assureurs, une acceptation tacite de garantie.

.....

DUREE DE L'ASSURANCE

ARTICLE 20. — Le présent contrat est souscrit pour la durée stipulée par ailleurs ; indépendamment des cas prévus plus haut, il peut y être mis fin par l'APERITEUR, nonobstant toute reconstitution de garantie, après chaque sinistre, déclaré, liquidé ou payé, le *trentième jour* au plus tard qui suit celui du paiement de l'indemnité ou de l'envoi de la notification de rejet du sinistre,

le contrat prenant fin *trente jours francs* après la notification elle-même ; dans ce cas, l'APERITEUR rembourse au SOUSCRIPTEUR le prorata de la prime effectivement encaissée, correspondant au risque non couru. En cas de résiliation après sinistre, le SOUSCRIPTEUR a, durant le délai fixé, le droit de résilier, sans indemnité, ses autres contrats d'assurance avec l'APERITEUR, celui-ci conservant tous ses droits aux primes échues.

NOTIFICATIONS

ARTICLE 21. — Les notifications prévues aux présentes sont valablement faites : au SOUSCRIPTEUR, à son dernier domicile connu, à l'APERITEUR, à son siège social, soit par lettre recommandée, soit par tout autre moyen légal.

DEFINITIONS

ARTICLE 22. — Il est convenu entre les parties que la signification des mots et expressions d'ordre technique utilisés dans les présentes, aux conditions générales ou particulières, sera celle prévue par le règlement sur l'usage international des symboles et termes employés en technique aéronautique (C. I. N. A.) et plus particulièrement :

Evolutions aériennes commencent : pour les *aérodynes*, au moment où ils se meuvent en avant, pour prendre leur essor jusqu'au moment où ils arrivent au repos, après contact avec leur élément d'essor normal ; pour les *aérostats*, au moment où ils sont libérés de tout contact avec leur élément d'essor normal, jusqu'au moment où les guides-ropes ou autres moyens d'ancrage sont fixés.

Nuit : temps qui s'écoule entre une heure après le coucher du soleil, et une heure avant son lever, l'heure de mesure étant celle du point de départ de l'aéronef pour l'évolution envisagée.

Heure : celle du méridien de Greenwich, sous réserve des modifications permanentes ou temporaires qui peuvent lui être apportées par les autorités législatives locales.

Prototype : tout aéronef différent de tout appareil antérieurement muni d'un certificat de navigabilité, soit par une ou plusieurs caractéristiques importantes de sa conception (telles que : poids, puissance, dimensions, centrage), soit par la spécification d'un ou plusieurs organes essentiels (tels que : groupe moto-propulseur, éléments de la charpente, du corps, de la voilure, de l'empennage, de l'atterrisseur).

Premier vol : Toute évolution effectuée après la construction ou reconstruction de l'aéronef **prototype**, et comprenant un circuit complet aérien avec virage à droite et à gauche, atterrissages ou aquarissages volontaires heureux, exécutés en un ou plusieurs stades.

Reconstruction : Toute modification d'un **prototype** intéressant une ou plusieurs caractéristiques importantes de sa conception ou la spécification d'un ou plusieurs de ses organes essentiels.

Bibliographie

- AMBROSINI. — Caratteristiche fondamentali del la responsabilita (*Il diritto aeronautico*, t. V, p. 164 et s.).
- BASILESCO. — La propriété de l'espace aérien et les risques créés par la navigation aérienne (*Thèse Paris*, 1920).
- BATIGNE. — De la responsabilité des compagnies de navigation aérienne dans les accidents (*Thèse Paris*, 1920).
- BLUM. — Les assurances aériennes (*Thèse Paris*, 1930).
— L'aviation de tourisme et les assurances (*Droit aérien*, octobre 1930, p. 605 et s.).
- BRUNDSCHWIK (Lisa). — La responsabilité envers les tiers dans la navigation aérienne *Les Editions Internationales*, Paris, 1935).
- CONSTANTINOFF. — Le Droit aérien français et étranger (Paris, 1932, Duchenin).
- COGLIOLO et CACOPARDO. — *Manuale de diritto aeronautico* (Florence, 1937).
- DORANGE (M.-T.). — La prise d'effet du contrat d'assurance terrestre (*Thèse Rennes*, 1941).
- FAUCHILLE. — Le domaine aérien et le régime juridique des aérostats (*Revue Générale de Droit International public*, Tome VIII, Paris 1901, p. 414 et s.).
- FENET. — Recueil complet des travaux préparatoires du Code Civil (Paris, 1827-1828).
- FRICOTELLE. — Aviateurs et particuliers (*Thèse Paris*, 1923).
- GINESTY. — Responsabilité du transporteur aérien (*Thèse Toulouse*, 1928).
- HARPER. — Res ipsa loquitur in Air Law (*Air Law Review*, T. I, p. 478).

HEINRY. — La responsabilité civile de l'exploitant d'aéronef pour les dommages causés aux tiers à la surface (*Thèse Rennes*, 1937).

HENRY-COÛANNIER (André). — Les Eléments créateurs du Droit aérien (*Per Orbem*, Paris, 1929).

JOSSERAND. — *Les transports*, Paris, 1926.

KAFTAL. — Le régime des assurances dans les transports aériens internationaux (*Droit aérien*, octobre 1931).

— La Convention de Rome du 29 mai 1933 et les législations nationales (*Revue Générale de Droit Aérien*, 1934-1935).

— La responsabilité des aviateurs pour les dommages causés à la surface du sol (*Droit aérien*, octobre 1930, p. 610).

— La responsabilité pour dommages causés par les aéronefs (*Revue Trimestrielle de Droit Civil*, 1933, n° 3, p. 684).

KRÖELL (J.). — La domanialité de l'air et sa police (*Revue Générale de Droit aérien*, 1932, p. 61).

— La protection administrative du domaine public aérien (*Revue Générale de Droit aérien*, 1932, p. 798).

DE LA PRADELLE (A.). — L'origine de la maxime « Cujus solum ejus cœlum » (*Revue Générale de Droit aérien*, 1932).

LE GALL (R.). Le Droit public français et la réparation des dommages causés par les aéronefs d'Etat (*Droit aérien*, octobre 1930, p. 617).

— Quelques expériences récentes en matière d'assurance obligatoire (*Droit aérien*, 1929).

LE GOFF. — *Traité théorique et pratique de Droit aérien* (Paris, Dalloz, 1939).

LEMOINE. — La responsabilité des navigateurs aériens à l'égard des tiers à la surface (*Thèse Paris*, 1935).

MAC NAIR (Arnold). — *The Law of the Air* (London 1932).

MANDL. — Le parachute (*Revue Générale de Droit aérien*, 1935, p. 48 et s., p. 478 et s.).

MAZEAUD (H. et L.). — *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle* (Paris, Sirey, 1934).

OSTERHOUT. — The doctrine of res ipsa loquitur as applied to aviation (*Air Law Review*, T. II).

PLANIOL et RIPERT. — *Traité de Droit Civil*.

- RIPERT. — *Traité de Droit Maritime*.
— *La Règle morale dans les Obligations civiles* (Paris, 1933).
- SAUZE. — Responsabilité en matière d'aviation (*Thèse Paris*, 1916).
- SUDRE. — Responsabilité du propriétaire et de l'exploitant de l'aéronef (*Revue juridique internationale de la Locomotion aérienne*, mai 1922).
- TISSOT. — De la responsabilité en matière de navigation aérienne (*Thèse Paris*, 1925).
- TROTABAS. — Note *D. P.*, 1931, 3, 4.
- WALINE. — *Manuel élémentaire de Droit administratif* (Paris, 1939).

JOURNAUX ET PERIODIQUES

- Les Ailes.
Journal of the Air law (Chicago).
Air Law Review (New-York).
The Aeroplane (Londres).
Flight.
Revue Générale des Assurances Terrestres.
Revue Générale de Droit aérien.
Recueil Dalloz.
Gazette du Palais.
Semaine Juridique.
Revue Aéronautique Internationale.
Revue Juridique Internationale de la Locomotion Aérienne,
devenue en 1929 le Droit Aérien.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	7
PREMIERE PARTIE	
<i>LA LEGISLATION SUR LA RESPONSABILITE ENVERS LES TIERS DANS LA NAVIGATION AERIENNE</i>	
CHAPITRE PREMIER. — <i>La responsabilité pour les dommages causés aux tiers à la surface.</i>	17
Section I. Portée d'application de la loi du 31 mai 1924	18
§ 1. Qui est responsable des dommages causés par un aéronef ?	19
§ 2. A quels appareils s'applique la loi du 31 mai 1924 ?	27
§ 3. Quand s'applique la loi de 1924 ?	30
§ 4. De quoi est-on responsable ?	36
A. Dommage direct	36
B. Dommage indirect	38
§ 5. Compétence et prescription	45
Section II. Etude critique de la loi du 31 mai 1924	46
Section III. Les législations étrangères	56
Allemagne	56
Suisse	56
Grande-Bretagne	56
Etats-Unis	58
Autriche	60
Pologne	60
Italie	61
Section IV. Les conventions internationales	63
CHAP. II. — <i>La responsabilité pour les dommages causés par un aéronef à un autre aéronef.</i>	67
Section I. La loi française	67
A. Domaine d'application	67
B. Dommages entre aéronefs en évolution	68
C. Juridiction compétente	72

Section II. Examen théorique de la responsabilité pour dommages entre aéronefs.....	73
A. Dommages causés par un avion à un autre avion	74
1. Dommages par un avion au sol à un autre avion au sol.....	74
2. Dommages par un avion en vol à un avion au sol.....	75
3. Dommages par un avion en vol à un autre avion en vol.....	76
B. Dommages causés par un aérostat à un autre aérostat	77
C. Dommages causés par un avion à un aérostat	77
CHAP. III. — <i>La responsabilité pour dommages causés aux tiers transportés à titre gratuit</i>	79
Section I. La loi française	80
Section II. Etude théorique de la condition des passagers à titre gratuit.....	82

DEUXIEME PARTIE L'ASSURANCE DE RESPONSABILITE CIVILE

CHAPITRE PREMIER. — <i>Généralités sur le contrat d'assurance</i>	93
CHAP. II. — <i>Les conditions générales des polices</i>	99
A. La formation et le fonctionnement du contrat	101
B. La durée de la police.....	103
C. Les sinistres.....	105
CHAP. III. — <i>Les conditions particulières et les risques couverts</i>	107
§ 1. Les conditions particulières.....	107
§ 2. Les risques couverts.....	110
A. La responsabilité civile envers les tiers non passagers	111
B. La responsabilité civile envers les passagers	115
C. Les exclusions générales de garantie.....	117
1. Exclusion de certaines personnes....	117
2. Exclusions générales de garantie.....	119
a) Exclusions résultant d'infractions graves aux lois et règlements sur la navigation aérienne.....	119
b) Exclusions résultant du dépassement des limites prévues aux conditions particulières	122
c) Exclusions visant des évolutions présentant un caractère anormal	123

APPENDICE	125
CONCLUSION	129
ANNEXES	131
BIBLIOGRAPHIE	139
